

Bill Bryson

Historia

1927
O VARĂ CARE A SCHIMBAT LUMEA

„A fost vreodată istoria atît de savuroasă?
Bill Bryson este un adevărat maestru al narațiunii."
Daily Mail

POLIROM

Bill Bryson

1927

O VARĂ CARE A SCHIMBAT LUMEA

Traducere de Ioana Aneci

POLIROM
2016



www.polirom.ro
Editura POLIROM
Iaşi, B-dul Carol I nr. 4; P.O. BOX 266, 700506
Bucureşti, Splaiul Unirii nr. 6, bl. B3A, sc. 1, et. 1;
sector 4, 040031, O.P. 53

ISBN ePub: 978-973-46-6430-6
ISBN PDF: 978-973-46-6431-3
ISBN print: 978-973-46-6221-0

Coperta: Radu Răileanu

BILL BRYSON, născut în SUA, a lucrat ca jurnalist şi a fost rector al Universităţii Durham din Marea Britanie. La Editura Polirom, de acelaşi autor au mai apărut *Acasă. O istorie a vieţii private* (2012), *De cealaltă parte a lumii. Călătorind prin Australia* (2014), *O plimbare în pădure. Redescoperind America pe cărările Munţilor Apalaşi* (2015), *Călătorii prin Europa* (2015) şi *Despre toate, pe scurt. De la Big Bang la ADN* (2015).

Lui Annie, Billy şi Gracie şi în memoria Juliei Richardson

Prolog

Într-o seară caldă de primăvară, chiar înainte de Paştele din 1927, oamenii care locuiau în clădirile înalte din New York au avut de ce să se îngrijoreze cînd schelele de lemn din jurul turnului nou-nouţului Hotel Sherry-Netherland au luat foc şi a devenit clar că pompierii oraşului nu aveau cum să aducă apă la o înălţime aşa de mare.

S-au îmbulzit o grămadă pe Fifth Avenue ca să caşte gura la incendiul de o amploare cum nu mai văzuseră în oraş de mulţi ani. Cu cele 38 de etaje ale sale, Hotelul Sherry-Netherland era cea mai înaltă clădire rezidenţială realizată vreodată, iar schelele – ridicate pentru a finaliza construcţia – înconjurau ultimele 15 niveluri, aşa că toate acele lemne alimentau acum o pălălaie uriaşă care înghiţea întreaga parte superioară. De la distanţă, clădirea semăna cu un chibrit care tocmai fusese aprins. Flăcările se vedeau de la 30 de kilometri depărtare. De aproape, scena era mult mai dramatică. Bucăţi de schelărie arzînde, chiar şi de 15 metri lungime, cădeau de la 150 de metri înălţime şi se izbeau de străzile de dedesubt, stîrnind o ploaie de scîntei, în ţipetele încîntate ale spectatorilor, şi primejduind viaţa pompierilor care se trudeau să stingă incendiul. Tăciuni incandescenţi cădeau pe acoperişurile clădirilor din jur, aprinzînd patru dintre ele. Pompierii îşi aţinteau furtunurile către Hotelul Sherry-Netherland, dar mai mult de formă, căci jeturile de apă nu puteau ajunge mai sus de etajul al treilea sau al patrulea. Din fericire, clădirea nu era terminată, aşa că nu se afla nimeni înăuntru.

În America anilor ’20 oamenii erau ciudat de atraşi de tot ce însemna spectacol şi pînă la 10 seara se adunaseră cam o sută de mii de gură-cască – o mulţime imensă care se strînsese să fie martora unui eveniment spontan. Au trebuit să fie mobilizaţi şapte sute de poliţişti ca să menţină ordinea. Nişte martori mai cu stare, care ieşiseră să petreacă în seara aceea, s-au cazat vizavi, la Hotel Plaza, şi au „încins nişte chefuri incendiare”, după cum a scris *The New York Times.* A venit şi primarul Jimmy Walker să vadă cum stă treaba şi a fost udat leoarcă cînd, din neatenţie, a nimerit în faţa

unui furtun. În secunda următoare o scîndură de trei metri, cuprinsă de flăcări, s-a izbit de asfalt chiar lîngă el, aşa că primarul a urmat sfaturile de a se retrage. Incendiul a produs pagube importante la etajele superioare ale clădirii, dar, din fericire, nu s-a extins mai jos, stingîndu-se spre miezul nopţii.

Flăcările şi fumul au fost un spectacol bine-venit pentru doi tipi, Clarence Chamberlin şi Bert Acosta, care zburau cu un mic avion de la 9.30 dimineaţa deasupra aerodromului Roosevelt din Long Island, în cerc, în încercarea de a doborî recordul pentru anduranţă stabilit cu doi ani înainte de doi aviatori francezi. Pe de o parte, era o chestiune de onoare naţională – America, leagănul aviaţiei, rămăsese acum chiar şi în urma celor mai mici dintre naţiunile europene –, iar pe de altă parte, o confirmare a faptului că avioanele se puteau menţine în aer suficient de mult timp pentru a efectua zboruri pe distanţe lungi.

Secretul acestui exerciţiu, a explicat Chamberlin după aceea, era să faci avionul să parcurgă cît mai mulţi kilometri jonglînd cu acceleraţia şi carburantul astfel încît avionul să se menţină în aer „cu minimum de combustibil”, cum s-a exprimat el. Atunci cînd el şi Acosta au aterizat în sfîrşit, cu puţin înainte de 1 după-amiaza, în a treia zi de zbor, practic motorul mergea pe vapori. Zburaseră non-stop 51 de ore, 11 minute şi 25 de secunde, depăşind cu aproape şase ore vechiul record.

Au coborît zîmbind din avion, în ovaţiile unei mulţimi imense. (În anii ’20 oamenii chiar se adunau în număr foarte mare cu aproape orice ocazie.) Cei doi piloţi triumfători erau epuizaţi şi amorţiţi – şi extrem de însetaţi. După cum s-a dovedit, unul dintre membrii echipei lor de la sol, în agitaţia dinaintea zborului, le umpluse bidoanele cu apă cu săpun, aşa că nu mai băuseră nimic de două zile. În rest, zborul a fost un succes răsunător – în aşa măsură, încît a ajuns pe prima pagină a cotidianului *The New York Times* pe 15 aprilie, în Vinerea Mare. Titlul articolului care ocupa trei coloane era:

NIŞTE AVIATORI STABILESC UN RECORD, ZBURÎND 51 DE ORE;
ZI ŞI NOAPTE FĂRĂ MÎNCARE ŞI APĂ;
ATERIZEAZĂ EPUIZAŢI, DAR NERĂBDĂTORI SĂ ZBOARE PÎNĂ LA PARIS

Zburaseră aproape 6 600 de kilometri – cu 800 de kilometri mai mult decît distanţa New York – Paris. La fel de important, reuşiseră să decoleze cu 375 de galoane de combustibil, o încărcătură enormă pentru vremea aceea, rulînd pe o pistă de doar 365 de metri. Totul era extrem de încurajator pentru cei ce voiau să traverseze în zbor Atlanticul, iar în primăvara anului 1927 erau o grămadă care, ca şi Chamberlin şi Acosta, îşi doreau asta.

Ironia sorţii a făcut ca evenimentul care lăsase America cu mult în urma restului lumii în domeniul aviaţiei să fie tocmai cel care a impus-o în atîtea alte sfere: Primul Război Mondial.

Înainte de 1914, gîndirea militară nu prea lua în calcul şi avioanele. Forţele aeriene franceze, care aveau circa 35 de avioane, depăşeau toate celelalte forţe aeriene din lume laolaltă. Germania, Marea Britanie, Italia, Rusia, Japonia şi Austria nu aveau fiecare mai mult de patru avioane; Statele Unite aveau doar două. Însă, după izbucnirea războiului, comandanţii militari au înţeles rapid cît de utile puteau fi avioanele – pentru a monitoriza mişcările trupelor inamice, pentru a ghida focul de artilerie şi mai ales pentru a asigura o nouă direcţie şi un nou mod de a ucide oameni.

La început, bombele erau adesea doar nişte sticle de vin umplute cu benzină sau cu kerosen, de care era ataşat cîte un detonator simplu, deşi unii piloţi mai lansau şi grenade de mînă, iar alţii au aruncat o vreme nişte săgeţi special concepute şi numite *flechette*, care puteau să străpungă o cască sau măcar să-i rănească şi să-i consterneze pe soldaţii din tranşee. Ca întotdeauna cînd este vorba despre uciderea unor oameni, progresul tehnologic a fost rapid, iar în 1918 avioanele lansau bombe de pînă la o tonă. Numai Germania a lansat un milion de bombe – cam 27 000 de tone de explozibili – în acest război. Bombardamentele nu erau extraordinar de precise – o bombă lansată de la 3 000 de metri rareori îşi nimerea ţinta, ratînd-o adesea chiar şi cu un kilometru sau mai mult –, însă efectul psihologic creat de explozie era uriaş.

Cum bombele cîntăreau foarte mult, şi avioanele care le transportau trebuiau să fie din ce în ce mai mari şi mai puternice, ceea ce a stimulat şi dezvoltarea unor aparate de zbor mai rapide şi mai agile care să le apere ori să le atace, iar astfel au apărut celebrele lupte aeriene care au stîrnit imaginaţia băieţilor şi au dat tonul aviaţiei timp de o generaţie. Războiul aerian a generat o cerere insaţiabilă de avioane. În patru ani, principalele

patru naţiuni combatante au cheltuit un miliard de dolari – o sumă uluitoare, împrumutată aproape în totalitate de la americani – pentru flotele lor aeriene. Pornind aproape de la zero, Franţa a construit în patru ani o industrie aeronautică în cadrul căreia lucrau aproape 200 000 de oameni şi care a produs aproximativ 70 000 de avioane. Marea Britanie a construit 55 000 de avioane, Germania 48 000, iar Italia 20 000 – un progres bunicel, avînd în vedere că doar cu cîţiva ani înainte întreaga industrie aeronautică din lume era reprezentată de doi fraţi care aveau un magazin de biciclete în Ohio.

Pînă în 1914, numărul total de oameni la nivel global care se prăbuşiseră cu un avion era de aproximativ o sută. Acum mureau cu miile. În primăvara anului 1917, speranţa de viaţă a unui pilot britanic era estimată la opt zile. În total, în patru ani între 30 000 şi 40 000 de aviatori au murit ori au fost răniţi extrem de grav. Şi la instrucţie era cam la fel de riscant ca în luptă. Cel puţin 15 000 de oameni au murit ori au fost schiloditţi în urma unor accidente petrecute la şcolile de pilotaj. Mai ales aviatorii americani erau extrem de dezavantajaţi. În aprilie 1917, cînd au intrat Statele Unite în război, nimeni din domeniul militar nu văzuse vreun avion de vînătoare, darămite să-l fi pilotat. Atunci cînd exploratorul Hiram Bingham, cel care descoperise Machu Picchu, acum profesor între două vîrste la Yale, s-a oferit voluntar ca instructor, armata l-a făcut locotenent-colonel şi l-a numit responsabil de întregul program, nu pentru că ar fi avut o experienţă utilă – căci nu avea –, ci pur şi simplu pentru că ştia să piloteze un avion. Mulţi piloţi noi au fost instruiţi de oameni care abia absolviseră şi ei cursul de pilotaj.

Acum America făcea un efort uriaş, dar pînă la urmă zadarnic de a recupera decalajul din domeniul aviaţiei; Congresul a alocat 600 de milioane de dolari pentru a crea o forţă aeriană. Cum scria Bingham în memoriile sale, „atunci cînd am intrat în război, Forţele Aeriene aveau două aerodromuri mici, 48 de ofiţeri, 1 330 de soldaţi şi 225 de avioane, dintre care nici unul nu era în stare să survoleze liniile frontului. Într-un an şi jumătate, Forţele Aeriene americane au ajuns să deţină 50 de aerodromuri, 20 500 de ofiţeri, 175 000 de soldaţi şi 17 000 de avioane”. Din păcate, aproape nici unul dintre aceste 17 000 de avioane nu a ajuns în Europa pentru că era nevoie de aproape toate vasele pentru transportul trupelor. Aşa că, atunci cînd ajungeau pe front, aviatorii americani zburau mai ales cu avioane ca vai de ele, împrumutate de la Aliaţi, fiind trimişi în cea mai

periculoasă formă de luptă din vremurile moderne cu o instrucţie aproape egală cu zero şi în hîrburile care mai erau disponibile, ca să dea piept cu nişte inamici cu mult mai experimentaţi decît ei. Şi totuşi, se găseau tot timpul piloţi care se ofereau voluntari, din ambele tabere. Mulţi aviatori erau aproape dependenţi de senzaţiile tari oferite de capacitatea de a urca pînă la o altitudine de 4 000 de metri, de a zbura cu 200 de kilometri pe oră, de a se roti, a ţîşni şi a plonja prin aer în confruntări pe viaţă şi pe moarte. Vraja şi fascinaţia exercitate de toate acestea depăşesc orice închipuire a omului de astăzi. Pilotul era prototipul eroului suprem la vremea aceea.

Apoi războiul s-a sfîrşit, iar avioanele şi aviatorii au devenit brusc cam inutili. America a sistat brusc comenzile de avioane în valoare de 100 de milioane de dolari şi, în principiu, şi-a pierdut orice interes faţă de zbor. Şi alte naţiuni au dat înapoi aproape la fel de mult. Aviatorii care doreau să zboare în continuare nu aveau prea multe opţiuni. O mare parte dintre ei, neavînd de ales, făceau cascadorii. La Paris, Galeriile Lafayette, într-un moment de rătăcire, au oferit un premiu de 25 000 de franci oricui reuşea să aterizeze cu un avion pe acoperişul magazinului. Nici că se putea închipui o provocare mai nesăbuită: acoperişul avea doar circa 30 de metri lungime şi era mărginit de o balustradă înaltă de aproape un metru, care mărea periculos, cu mai multe grade, înclinaţia oricărui aparat de zbor ce ar fi încercat să aterizeze. Un pilot de bombardier care luptase în război, pe nume Jules Védrines, a hotărît totuşi să facă o încercare. Védrines a poziţionat pe acoperiş mai mulţi oameni care să înşface aripile avionului atunci cînd avea să aterizeze. Aceştia au reuşit să împiedice aparatul de zbor să se prăbuşească de pe acoperiş, peste puzderia de oameni care se adunaseră jos, în Place de l’Opéra, însă pentru asta au fost nevoiţi să-l îndrepte spre o construcţie din cărămidă ce adăpostea mecanismele care acţionau liftul magazinului. Avionul s-a făcut surcele, dar Védrines a ieşit dintre sfărîmături teafăr şi nevătămat, ca un magician care făcuse un truc uluitor. Totuşi, ulciorul nu merge de multe ori la apă. Trei luni mai tîrziu a murit într-un accident în timp ce încerca să zboare, ceva mai convenţional, de la Paris la Roma.

Moartea lui Védrines pe un cîmp din Franţa a ilustrat două aspecte problematice legate de avioane: în ciuda tuturor îmbunătăţirilor care li se aduseseră în ceea ce priveşte viteza şi manevrabilitatea, tot erau nişte aparate periculoase care nu se prea descurcau pe distanţe lungi. La doar o lună după accidentul lui, marina militară a Statelor Unite a confirmat, fără

să vrea, acest lucru cînd a trimis trei hidroavioane Curtiss într-o cursă înfiorător de prost gîndită, din Newfoundland pînă în Portugalia, via arhipelagul Azore. Marina militară a poziţionat 66 de nave de-a lungul rutei, gata să sară în ajutorul oricărui avion care ar fi avut probleme, ceea ce sugerează că, probabil, nici organizatorii nu aveau încredere sută la sută în reuşita acestui exerciţiu. Şi bine că şi-au luat măsuri de precauţie. Unul dintre avioane a amerizat forţat şi a trebuit să fie recuperat încă înainte să ajungă în Newfoundland. Celelalte două aparate de zbor s-au prăbuşit încă din prima etapă a călătoriei şi au trebuit să fie remorcate pînă în Azore; unul dintre ele s-a scufundat pe drum. Dintre cele trei avioane care au pornit de la linia de start, doar unul a ajuns în Portugalia – peste 11 zile. Dacă scopul acestui exerciţiu ar fi fost să arate cît de nepregătite erau avioanele pentru zboruri peste ocean, ar fi avut un succes fulminant.

Traversarea oceanului fără escală părea o ambiţie imposibil de realizat. Aşa că, atunci cînd doi aviatori britanici au făcut exact acest lucru, în vara anului 1919, a fost o adevărată surpriză pentru toată lumea, inclusiv, se pare, pentru ei înşişi. Se numeau Jack Alcock şi Arthur Whitten (Teddy) Brown şi ar merita să fie mult mai celebri. Zborul lor a fost unul dintre cele mai temerare din istorie, dar, din păcate, acum nu îşi mai aminteşte nimeni de el. Şi nici la vremea aceea nu prea a fost băgat în seamă.

Alcock, care avea 26 de ani, era pilotul şi Brown, de 23 de ani, copilotul. Amîndoi crescuseră în Manchester, deşi părinţii lui Brown erau americani. Tatăl lui fusese trimis în Marea Britanie la începutul anilor 1900 ca să construiască o fabrică pentru Westinghouse, iar el se stabilise definitiv acolo, cu tot cu familie. Deşi Brown nu locuise niciodată în Statele Unite, vorbea cu accent american şi abia cu puţin timp în urmă renunţase la cetăţenia americană. El şi Alcock nu se cunoşteau prea bine – mai zburaseră doar de trei ori împreună, în iunie 1919, cînd se înghesuiseră în carlinga deschisă a unui Vickers Vimy şubred şi pătrăţos, în St. John’s, Newfoundland, pornind pe deasupra vidului cenuşiu şi ameninţător al Atlanticului[1].

Nu cred că au mai existat aviatori care să fi înfruntat pericole mai mari într-un aparat de zbor mai puţin stabil. Vickers Vimy era practic un zmeu celular cu motor. Ore de-a rîndul Alcock şi Brown au zburat pe o vreme îngrozitoare – prin ploaie, grindină şi ninsoare puternică. Fulgerele luminau norii din jurul lor şi vînturile îi smuceau violent în toate părţile. O ţeavă de

eşapament s-a rupt, scoţînd flăcări de-a lungul învelişului de pînză al avionului, ceea ce evident că i-a alarmat. De şase ori a fost Brown nevoit să se tîrască pe aripi ca să cureţe cu mîinile goale gheaţa care bloca prizele de aer. În restul timpului era ocupat să-i şteargă lui Alcock ochelarii de protecţie, căci acesta nu îşi putea desprinde nici o clipă mîinile de pe manşă. Zburînd prin nori şi prin ceaţă, s-au dezorientat complet. Ieşind dintre nori la un moment dat, au constatat cu uimire că erau la doar 20 de metri deasupra apei şi zburau *pieziş*, cu aripa perpendiculară pe suprafaţa apei. În unul dintre puţinele intervale cînd Brown a putut naviga, a descoperit că îşi schimbaseră cumva direcţia cu 180 de grade şi făceau cale întoarsă spre Canada. Chiar că nu a mai existat un zbor mai înfiorător şi mai improvizat decît acesta.

După 16 ore de hurducături, sub ei a apărut ca prin minune Irlanda, iar Alcock a aterizat forţat pe un cîmp mocirlos. Zburaseră 3 041 de kilometri, depăşind cu puţin jumătatea distanţei dintre New York şi Paris, însă chiar şi aşa era o realizare uluitoare. Au coborît teferi din avionul făcut praf, dar s-au chinuit destul de mult să facă pe cineva să priceapă ce ispravă reuşiseră să înfăptuiască. Veştile despre plecarea lor din Newfoundland întîrziaseră, aşa că în Irlanda nu îi aştepta nimeni cu entuziasm şi nerăbdare. Se pare că telegrafista din Clifden, orăşelul cel mai apropiat, nu era prea pricepută, reuşind să transmită doar nişte mesaje scurte şi cam ambigue, ceea ce a sporit şi mai mult confuzia.

Cînd Alcock şi Brown au izbutit să se întoarcă în Anglia, au fost întîmpinaţi ca nişte eroi – li s-au decernat medalii, regele i-a făcut cavaleri –, dar în scurt timp şi-au reluat viaţa liniştită de dinainte, iar lumea i-a dat uitării. Şase luni mai tîrziu, Alcock a murit într-un accident în Franţa, izbindu-se cu avionul de un copac, pe ceaţă. Brown nu a mai zburat niciodată. În 1927, cînd mulţi visau să traverseze în zbor Oceanul Atlantic, nu îşi mai amintea nimeni de numele lor.

Coincidenţa a făcut ca, aproape în acelaşi timp în care Alcock şi Brown realizau zborul lor epocal, un afacerist din New York ce nu avea absolut nici o legătură cu aviaţia – în afară de faptul că îi plăceau avioanele – să facă o propunere care a transformat acest domeniu şi a creat ceea ce a ajuns să fie cunoscut drept Great Atlantic Air Derby. Numele său era Raymond Orteig. Era francez la origine, dar acum dezvolta afaceri de succes în domeniul hotelier la New York. Inspirat de isprăvile aviatorilor care luptaseră în Primul Război Mondial, Orteig a oferit un premiu de 25

000 de dolari primului aviator care zbura fără escală de la New York la Paris sau invers, în următorii cinci ani. Era o ofertă generoasă, dar suma nu avea şanse să fie încasată de nimeni, deoarece era clar că nu existau avioane care să parcurgă o asemenea distanţă fără escală. Aşa cum au dovedit cu mari eforturi Alcock şi Brown, chiar şi un zbor pe jumătate din această distanţă era la limita tehnologiei şi norocului.

Nimeni nu a dat curs ofertei lui Orteig, dar în 1924 el a relansat-o, iar de această dată un astfel de zbor începea să pară posibil. Dezvoltarea motoarelor răcite cu aer – singura contribuţie remarcabilă a Americii la tehnologia din domeniul aviaţiei la vremea aceea – a mărit distanţa pe care o puteau parcurge avioanele şi siguranţa acestora. Iar în lume erau o mulţime de proiectanţi şi ingineri aerospaţiali talentaţi, adesea străluciţi, aproape toţi lucrînd sub capacităţile lor, care abia aşteptau să arate ce pot face. Pentru mulţi, cîştigarea Premiului Orteig nu era doar cea mai mare provocare existentă la ora aceea, ci singura.

Primul care a încercat a fost marele aviator francez René Fonck, care colabora cu un imigrant de origine rusă, inginerul Igor Sikorski. Nimeni nu avea mai multă nevoie de un succes decît Sikorski. Fusese unul dintre cei mai buni proiectanţi de avioane din Europa, dar în 1917 pierduse totul în Revoluţia Rusă şi emigrase în SUA. Acum, în 1926, la 37 de ani, îşi cîştiga traiul predîndu-le chimie şi fizică altor imigranţi şi construind avioane cînd mai avea ocazia.

Lui Sikorski îi plăcea ca un avion să fie echipat cu de toate – unul dintre modelele sale de dinainte de război avea inclusiv o toaletă şi o „punte de promenadă” (o descriere destul de generoasă, trebuie să precizăm) –, iar avionul pe care l-a construit acum pentru traversarea Atlanticului era cel mai luxos dintre toate. Avea accesorii de piele, o canapea şi scaune, instalaţii pentru gătit, chiar şi un pat – tot ce şi-ar fi putut dori un echipaj de patru oameni în termeni de confort şi eleganţă. Ideea era să demonstreze nu doar că Atlanticul putea fi traversat, ci şi că putea fi traversat cu stil. Sikorski era susţinut de un grup de investitori care îşi spuneau Argonauţii.

Ca pilot l-au ales pe celebrul René Fonck, care luptase în război pe un bombardier. Fonck doborîse 75 de avioane germane – el susţinea că erau de fapt peste 120 –, realizare cu atît mai remarcabilă cu cît nu zburase decît în ultimii doi ani de război. Pe primii doi i-a petrecut săpînd tranşee înainte de a convinge forţele aeriene franceze să-i dea o şansă să urmeze cursuri de pilotaj. Fonck se pricepea ca nimeni altul să doboare avioane inamice, dar

mai ales să evite avarierea aparatului său de zbor. În toate luptele pe care le-a purtat, avionul lui Fonck a fost nimerit o singură dată de un glonţ inamic. Din păcate, abilităţile şi temperamentul necesare în luptă nu coincid neapărat cu cele necesare pentru a pilota cu succes un avion peste o întindere imensă şi pustie de apă.

În ceea ce priveşte pregătirile, Fonck parcă nu era în toate minţile. Mai întîi, a insistat să pornească înainte ca avionul să fi fost testat în mod corespunzător, spre disperarea lui Sikorski. După aceea, mai rău: l-a supraîncărcat pînă la refuz, cu combustibil de rezervă, o groază de echipamente de salvare, două tipuri de radio, haine de schimb, cadouri pentru prieteni şi susţinători şi multă mîncare şi băutură, inclusiv vinuri şi şampanie. A luat la pachet inclusiv carne de broască-ţestoasă, curcan şi raţă care să fie gătită şi consumată după aterizarea în Paris, la dineul triumfal, de parcă în Franţa nu găseau nimic de mîncare. După ce a fost încărcat, avionul cîntărea în total vreo 14 tone, cu mult peste greutatea pe care era proiectat – sau, probabil, capabil – s-o ridice de la sol.

Pe 20 septembrie s-a aflat vestea că doi francezi, maiorul Pierre Weiss şi locotenentul Challé, zburaseră fără escală de la Paris la Bandar Abbas, în Persia (actualul Iran), pe o distanţă de 5 200 de kilometri, aproape cît de la New York pînă la Paris. Încîntat de această demonstraţie a superiorităţii înnăscute a aviatorilor francezi, Fonck a insistat să se înceapă imediat pregătirile pentru plecare.

În dimineaţa următoare, în faţa unei mulţimi numeroase, avionul lui Sikorski – căruia, în toată graba aceea, nici nu mai apucaseră să-i dea un nume – a fost aşezat în poziţie de decolare şi cele trei motoare argintii, uriaşe au pornit. Încă din clipa în care a început să ruleze greoi pe pistă a fost evident că lucrurile nu erau deloc în regulă. În anii ’20 aerodromurile erau nişte simple izlazuri, iar aerodromul Roosevelt nu era nici el mai breaz. Deoarece avionul avea nevoie de o distanţă mai mare de rulare pentru a decola, a trebuit să traverseze şi două drumuri de ţară, care nu fuseseră nivelate – ceea ce reamintea, în mod dureros, că toată operaţiunea fusese organizată pe fugă. Cînd avionul lui Sikorski a săltat în viteză peste al doilea drum, o bucată din trenul de aterizare a căzut, avariind direcţia stîngă, iar o roată desprinsă a sărit cît colo. Cu toate acestea, Fonck a tot accelerat, pînă ce aproape că a ajuns la viteza necesară pentru decolare. Din păcate, *aproape* nu a fost suficient. Mii de oameni şi-au dus mîna la gură cînd avionul a ajuns la capătul pistei, fără să se fi desprins nici un

centimetru de la sol, şi s-a prăbuşit stîngaci pe un rambleu de şase metri, dispărînd din raza vizuală a publicului.

Cîteva clipe, mulţimea de gură-cască a rămas încremenită într-o tăcere uluită şi sinistră. Se auzea cum ciripesc păsărelele, ceea ce dădea scenei o notă de serenitate care, evident, se potrivea ca nuca-n perete cu catastrofa ce tocmai se petrecuse sub ochii lor. Apoi totul a revenit la cruda realitate odată cu o uriaşă explozie, cînd s-au aprins 2 850 de galoane de combustibil de aviaţie, scuipînd o minge de foc pînă la 15 metri în aer. Fonck şi copilotul său, Lawrence Curtin, au reuşit cumva să scape cu viaţă, însă ceilalţi doi membri ai echipajului au ars în scaunele lor. Incidentul a îngrozit lumea aviaţiei. Şi restul lumii era îngrozită, dar în acelaşi timp voia mai mult, cu o plăcere morbidă.

Pentru Sikorski, a fost o prăbuşire deopotrivă economică şi emoţională. Construirea avionului costase peste 100 000 de dolari, însă finanţatorii săi nu plătiseră deocamdată decît o parte din această sumă, iar acum, că avionul se făcuse ţăndări, nu mai voiau să achite şi restul. Pînă la urmă Sikorski avea să-şi facă o nouă carieră, consacrîndu-se construcţiei de elicoptere, dar deocamdată această poveste cu el şi Fonck, cu avionul şi visurile lor era încheiată.

Pentru moment era prea tîrziu şi pentru alţi aviatori care ar fi aspirat la un zbor transoceanic. Din cauza condiţiilor meteorologice, zborurile peste Atlanticul de Nord nu se puteau realiza în siguranţă decît într-un interval de cîteva luni pe an. Acum toţi trebuiau să aştepte pînă în primăvara următoare.

Şi a venit primăvara. America avea trei echipe în competiţie, toate cu avioane excelente şi echipaje experimentate. Pînă şi numele avioanelor – *Columbia*, *America*, *American Legion* – arătau măsura în care aceasta devenise o chestiune de mîndrie naţională. Iniţial cei mai mari sorţi de izbîndă îi avea *Columbia*, monoplanul cu care Chamberlin şi Acosta stabiliseră recordul pentru anduranţă chiar înainte de Paşte. Însă la două zile după acest zbor crucial a ieşit din fabrica de la Hasbrouck Heights, New Jersey, un avion şi mai impresionant şi mult mai scump. Acesta era *America*, cu trei motoare puternice şi spaţiu pentru un echipaj de patru persoane. Liderul echipei de pe *America* era un ofiţer de marină, Richard Evelyn Byrd, de 37 de ani, un om care părea să se fi născut ca să devină erou. Un bărbat plăcut şi chipeş, făcea parte din una dintre cele mai vechi şi

mai distinse familii americane. Aceasta se impusese în Virginia încă de pe vremea lui George Washington. Fratele lui Richard, Harry, era guvernatorul statului. Şi Richard Byrd era deja un aventurier faimos în 1927. Cu un an înainte, în primăvară, fusese primul care survolase Polul Nord, împreună cu pilotul Floyd Bennett (deşi, de fapt, aşa cum vom vedea, au existat mult timp îndoieli cu privire la veridicitatea reuşitei lui).

Acum expediţia lui Byrd era de departe cel mai generos sponsorizată şi cea mai autoproclamat patriotică, graţie lui Rodman Wanamaker, proprietarul unui lanţ de magazine din Philadelphia şi New York, care a pus la bătaie 500 000 de dolari şi a mai strîns bani (nu ştim cîţi) şi de la alţi importanţi oameni de afaceri. Prin Wanamaker, Byrd controla acum închirierea aerodromului Roosevelt, singurul din New York cu o pistă suficient de lungă pentru un avion construit ca să traverseze Atlanticul. Fără permisiunea lui Byrd, nici nu puteai visa să concurezi pentru Premiul Orteig.

Wanamaker a insistat ca operaţiunea să fie exclusiv americană. Era aici o oarecare ironie, întrucît cel care proiectase avionul, un tip căpos şi dificil pe nume Anthony Fokker, era olandez şi chiar şi aparatul de zbor fusese construit parţial în Olanda. Mai rău, deşi rareori se aminteşte de asta, era faptul că Fokker îşi petrecuse anii de război în Germania, concepînd avioane pentru nemţi. Îşi luase chiar şi cetăţenie germană. Contribuţia sa la superioritatea aeriană a germanilor era faptul că inventase un dispozitiv de sincronizare care permitea executarea focului de mitralieră printre palele elicei avionului. În mod uluitor, pînă atunci, tot ce puteau face constructorii de avioane era să blindeze elicele şi să spere că gloanţele care se izbeau de acestea nu ricoşau în cabină. Alternativa era să nu se monteze mitralierele în dreptul elicei, dar asta însemna că piloţii nu mai puteau să le încarce din nou ori să le repună în funcţiune cînd se blocau, ceea ce se întîmpla frecvent. Mitraliera lui Fokker le-a oferit aviatorilor germani un avantaj letal pentru o vreme, el fiind astfel răspunzător pentru mai multe victime în rîndul Aliaţilor decît orice alt individ. Totuşi, acum insista că nu fusese niciodată de partea germanilor. „Ţara mea a rămas neutră pe tot parcursul marelui conflict, iar într-un sens anume, neutru am rămas şi eu”, scria în autobiografia sa de după război, *Flying Dutchman*. Nu a explicat niciodată în ce sens considera că fusese neutru, fără îndoială pentru că nu fusese neutru în nici un sens.

Byrd nu l-a suportat niciodată pe Fokker şi acum, în aprilie 1927, duşmănia lor a ajuns la paroxism. Cu puţin înainte de ora 6 seara, Fokker şi trei membri din echipa lui Byrd – copilotul Floyd Bennett, navigatorul George Noville şi Byrd însuşi – s-au îngrămădit nerăbdători în carlingă. Fokker era la manşă în acest prim zbor. Avionul a decolat lin şi a zburat fără cusur, însă, cînd să aterizeze, *America*, atras de ineluctabila forţă a gravitaţiei, s-a înclinat în faţă şi s-a prăbuşit cu botul înainte. Problema era că toată greutatea se afla în partea din faţă şi nici unul dintre cei patru nu se putea muta spre coada avionului pentru a redistribui greutatea, deoarece un rezervor mare de combustibil bloca toată partea din mijloc a fuzelajului.

Fokker a survolat aerodromul, cîntărindu-şi opţiunile (sau, mai degrabă, realizînd că nu are de ales), şi a încercat să aterizeze cu mare băgare de seamă. Ce a urmat a devenit de îndată subiectul unei dispute încinse. Byrd susţinea că Fokker a luat mîinile de pe manşă şi a făcut tot posibilul să se salveze pe sine, lăsîndu-i pe ceilalţi în voia sorţii. Fokker a negat vehement. Era imposibil să sari dintr-un avion care se prăbuşea, a zis el. „Poate că Byrd era surescitat şi i s-o fi părut”, scria Fokker cu un sarcasm amar în autobiografia sa. S-au mai păstrat nişte scurte imagini filmate ale accidentului, cam neclare, în care se vede avionul aterizînd forţat, înclinîndu-se în faţă şi dîndu-se peste cap, totul într-o mişcare continuă, ca un copil care face o tumbă. Fokker, ca toţi ceilalţi din avion, nu ar fi putut decît să-şi adune tot curajul şi să se ţină bine.

În filmuleţ, avionul nu pare să se fi avariat prea tare, dar în interior era un haos complet. O bucată de elice a sfîşiat cockpitul şi i-a perforat pieptul lui Bennett. Rănit grav, acesta sîngera abundent. Noville, ştiind bine că flăcările îi uciseseră pe doi dintre oamenii lui Fonck, a lovit cu pumnii învelişul de pînză al avionului, disperat să iasă. L-a urmat Byrd, atît de furios pe Fokker – se spune –, încît nici nu a observat că avea braţul stîng rupt şi că îi atîrna într-un mod nefiresc. Fokker, care a scăpat teafăr, s-a apucat să ţipe la Byrd, acuzîndu-l că supraîncărcase avionul la primul zbor.

Acest episod a iscat resentimente adînci în tabăra lui Byrd, întîrziind planurile echipei cu mai multe săptămîni. Bennett a fost dus de urgenţă la spitalul din Hackensack, unde a rămas în stare critică în următoarele zece zile. De-acum nu mai putea face parte din echipă. Avionul a trebuit să fie reconstruit aproape în întregime – şi chiar reproiectat în mare parte pentru ca greutatea să fie distribuită mai bine. Deocamdată, echipa lui Byrd ieşise din cursă.

Mai rămîneau alte două avioane americane, dar, din nefericire, soarta nu le-a surîs nici acestora. Pe 24 aprilie, la opt zile după accidentul lui Byrd, Clarence Chamberlin s-a lăsat convins să le ia la bord pe fetiţa de 9 ani a proprietarului *Columbiei*, Charles A. Levine, şi pe fiica unui funcţionar de la Camera de Comerţ din Brooklyn, pentru o scurtă plimbare peste Long Island. Micile pasagere ale lui Chamberlin au avut parte de un zbor mai palpitant decît se aşteptaseră, deoarece trenul de aterizare s-a dezmembrat la decolare, rămînînd fără o roată, ceea ce însemna că nu îi mai rămăsese decît una la aterizare. Chamberlin a executat o aterizare aproape perfectă fără să fie răniţi nici el, nici pasagerele sale, însă aripa a lovit solul, avionul fiind îndeajuns de avariat pentru ca planurile echipei *Columbia* să se amîne foarte mult.

Toate speranţele se îndreptau acum către doi ofiţeri de marină foarte populari de la baza navală Hampton Roads din Virginia, Noel Davis şi Stanton H. Wooster. Davis şi Wooster erau doi aviatori inteligenţi şi capabili, iar avionul lor, un Keystone Pathfinder construit în Bristol, Pennsylvania, era nou-nouţ şi propulsat de trei motoare Wright Whirlwind. Însă ceea ce nu ştiau mulţi era că, la livrare, avionul cîntărea cu 520 de kilograme mai mult decît ar fi trebuit. Davis şi Wooster au efectuat o serie de zboruri de probă, crescînd de fiecare dată, cu prudenţă, cantitatea de carburant, şi nu au avut nici un fel de probleme. Şi-au programat ultimul zbor de încercare pe 26 aprilie, la două zile după aterizarea forţată a lui Chamberlin. De data aceasta aveau să decoleze cu rezervorul plin cu 7 700 de litri de combustibil, deci cu aproape o pătrime mai mult decît încercase avionul să ridice anterior.

Printre cei care au venit să-i încurajeze erau şi tînăra soţie a lui Davis, cu copilaşul lor în braţe, şi logodnica lui Wooster. De data aceasta avionul s-a ridicat cu greu de la sol. S-a înălţat într-un tîrziu, însă nu destul pentru a evita un şir de copaci ce mărgineau un cîmp din apropiere. Wooster a cotit înclinînd brusc aparatul de zbor, care a pierdut portanţa şi s-a prăbuşit cu un zgomot înfiorător. Davis şi Wooster au murit pe loc. Cel puţin deocamdată, America nu mai avea nici un concurent înscris în cursă.

Colac peste pupăză, lucrurile mergeau destul de bine pentru străini. În timp ce aviatorii americani îşi investeau toate energiile în avioane terestre, italienii considerau că hidroavioanele erau cheia succesului în viitor. Hidroavioanele aveau multe atuuri. Nu mai era nevoie de aerodromuri, căci

puteau ateriza pe orice apă suficient de întinsă. Hidroavioanele puteau să traverseze oceane făcînd escale pe insule, să urmeze cursul unor rîuri pînă în inima unor continente acoperite de junglă, să oprească în comunităţile din zonele de coastă care nu aveau suficient spaţiu pentru o pistă de aterizare şi în general să ajungă în locuri în care avioanele convenţionale nu erau capabile.

Nimeni nu a demonstrat versatilitatea şi utilitatea hidroavioanelor mai bine decît aviatorul italian Francesco de Pinedo. Fiul unui avocat din Napoli, Pinedo era un om educat şi se îndrepta spre o carieră frumoasă cînd şi-a descoperit pasiunea pentru zbor. Iar zborul a devenit viaţa lui. În 1925, însoţit de un mecanic pe nume Ernesto Campanelli, Pinedo a zburat din Italia pînă în Australia, întorcîndu-se via Japonia. Au făcut escale destul de dese, rămînînd mereu aproape de coastă, iar călătoria a durat în total şapte luni, fiind totuşi vorba despre 55 000 de kilometri, o distanţă uriaşă oricum ai lua-o. Pinedo a devenit erou naţional. Benito Mussolini, care ajunsese la putere în 1922, l-a copleşit cu onoruri. Mussolini era fascinat de zborul cu avionul – de viteza şi îndrăzneala pe care le implica, precum şi de faptul că promitea superioritatea tehnologică. Toate aceste calităţi erau minunat întruchipate, după părerea lui, de napolitanul mărunţel şi îndesat care a devenit emisarul său în domeniul aviaţiei.

Revista *Time*, înfiinţată cu patru ani în urmă şi fermecată de stereotipuri, îl numea pe Pinedo în primăvara anului 1927 „un pilot de bombardier fascist şi oacheş”. (În *Time* aproape toată lumea de la sud de Alpi era „oacheşă”.) În realitate, Pinedo nu era tocmai oacheş şi nici pilot de bombardier – în timpul războiului zburase în misiuni de recunoaştere –, însă era într-adevăr fascist convins. Cu cămaşa sa neagră, părul dat cu briantină, maxilarul proeminent şi obiceiul de a sta cu mîinile în şolduri, Pinedo era, într-o măsură aproape comică, întruchiparea unui fascist ţanţoş şi mulţumit de sine. Asta nu a constituit o problemă pentru nimeni atît timp cît a rămas în Europa, dar în primăvara anului 1927 a venit în America. Mai rău, a făcut asta în cel mai eroic mod cu putinţă.

În timp ce americanii care sperau să traverseze în zbor Atlanticul se chinuiau să-şi pună la punct avioanele, Pinedo a ajuns, foarte eficient, în Statele Unite de-a lungul coastei Africii, prin Insulele Capului Verde, America de Sud şi Caraibe. Era prima traversare a Atlanticului către vest cu un avion, un fapt măreţ în sine, chiar dacă se făcuseră escale. Pinedo a ajuns

în Statele Unite la sfîrşitul lunii martie, în New Orleans, şi a început să străbată ţara fără grabă, deşi nu era întotdeauna bine primit.

Oamenii nu prea ştiau cum să-l ia. Pe de o parte, era, fără îndoială, un aviator talentat şi îndreptăţit la o paradă, două, acolo. Pe de altă parte, era reprezentantul unei forme de guvernămînt odioase, admirată de mulţi imigranţi italieni, care erau percepuţi astfel drept o ameninţare la adresa stilului de viaţă american. Într-o perioadă în care eforturile Americii în domeniul aviaţiei se loveau numai de piedici, şirul de victorii obţinute de Pinedo în toată lumea începeau să pară cam lipsite de consideraţie.

După New Orleans, Pinedo s-a îndreptat spre vest, către California, făcînd escală la Galveston, San Antonio, Hot Springs şi în alte comunităţi pentru a realimenta şi a primi ovaţiile unor mici grupuri de susţinători şi ale unui număr mult mai mare de simpli curioşi. Pe 6 aprilie, în drum spre San Diego, unde era aşteptat, a aterizat pe un lac de acumulare – Lacul Roosevelt –, în deşertul care se întinde la est de Phoenix. Chiar şi în acest loc izolat s-au adunat o mulţime de curioşi. În timp ce aceştia priveau plini de reverenţă cum era alimentat avionul, un tînăr pe nume John Thomason şi-a aprins o ţigară şi, fără să se gîndească, a aruncat chibritul în apă. Aceasta, acoperită cu un strat de ulei şi combustibil pentru avion, s-a aprins cu o bufnitură care i-a făcut pe toţi să se împrăştie care-ncotro. În doar cîteva secunde, avionul iubit al lui Pinedo a fost înghiţit de flăcări în timp ce oamenii care îl alimentau se îndepărtau înotînd, ca să-şi salveze viaţa.

Pinedo, care lua prînzul la un hotel de pe malul lacului, a ridicat ochii din farfurie şi, în locul avionului, a văzut numai fum. Avionul a fost distrus complet de flăcări, cu excepţia motorului, care s-a scufundat la 18 metri adîncime. Presa italiană, deja hipersensibilă la sentimentele antifasciste din America, a conchis că acesta era un act de sabotaj trădător. „O crimă abjectă împotriva fascismului!”, striga un titlu de ziar. „Un act odios al antifasciştilor”, răspundea altul. Ambasadorul american în Italia, Henry P. Fletcher, a turnat gaz pe foc trimiţîndu-i în grabă lui Mussolini o scrisoare în care se scuza, afirmînd că incendiul fusese un „act de nebunie criminală” şi promiţînd că „vinovaţii vor fi găsiţi şi pedepsiţi cu asprime”. Multe zile după aceea, transmitea un corespondent al revistei *Times* de la Roma, cetăţenii Italiei nu prea au mai vorbit decît despre acest obstacol catastrofal ridicat în calea „eroului, supraomului, semizeului lor, de Pinedo”. Pînă la urmă, s-a calmat toată lumea şi a acceptat că nu a fost decît un accident, dar suspiciunile au continuat să mocnească şi, începînd din acel moment,

Pinedo, echipajul şi bunurile lui au fost păzite de voluntari fascişti cu mutre ameninţătoare, înarmaţi cu pumnale şi bastoane.

Pinedo i-a lăsat pe trepăduşii lui să scoată motorul din lac şi să-l usuce în timp ce el a plecat în est, la New York, ca să aştepte acolo livrarea altui avion pe care Mussolini i-a promis că i-l trimite din Italia fără întîrziere.

Desigur, el habar nu avea că necazurile sale, atît în viaţă, cît şi în aer, abia începuseră.

Atenţia lumii s-a îndreptat apoi spre Paris, unde, în zorii zilei de 8 mai, doi tipi cam trecuţi, în nişte combinezoane de zbor groase, ieşeau din clădirea administrativă a aerodromului Le Bourget în aplauzele pline de respect ale unor simpatizanţi. Cei doi, căpitanii Charles Nungesser şi François Coli, păşeau rigid şi oarecum timid. Din cauza echipamentului lor greu, care era necesar pentru că urmau să zboare 5 800 de kilometri într-un cockpit deschis, arătau straniu, ca nişte copii în salopete de schi.

Mulţi dintre simpatizanţii lor petrecuseră toată noaptea şi încă erau îmbrăcaţi în ţinută de seară. *The New York Times* scria că scena semăna cu o petrecere în grădină. Printre cei care veniseră să-i petreacă se numărau şi amicul lui Nungesser, boxerul Georges Carpentier, şi şansonetistul Maurice Chevalier, cu amanta lui, o celebră cîntăreaţă şi actriţă de film care îşi spunea, simplu – şi senzual –, Mistinguett.

Nungesser şi Coli erau eroi de război, iar de obicei afişau aerul calm şi arogant al celor obişnuiţi cu pericolele, dar în ziua aceea lucrurile stăteau puţin diferit. Coli, la 46 de ani, era o figură venerabilă: nu mulţi aviatori mai apucau vîrsta de 46 de ani, darămite să mai şi zboare! Purta dezinvolt un monoclu negru în orbita ochiului drept, pe care îl pierduse – una dintre cele cinci răni cu care se alesese în luptă. Dar asta nu era nimic în comparaţie cu tendinţa extravagantă a lui Nungesser de a colecţiona tot felul de răni. În război a fost rănit de mai multe ori ca oricine; sau, dacă o fi fost vreunul care l-a întrecut, nu s-a mai ridicat de jos. Nungesser avea aşa de multe răni, încît după război le-a înşirat pe toate pe cartea lui de vizită. Printre acestea se numărau: şase fracturi de maxilar (mai exact, patru de maxilar, două de mandibulă); fractură de craniu şi de palat; răni de glonţ în gură şi la ureche; dislocări ale încheieturii mîinii, claviculei, gleznei şi genunchilor; pierderea unor dinţi; o rană provocată de şrapnel la trunchi; contuzii multiple; fracturi multiple la picioare; leziuni interne multiple; şi contuzii „prea numeroase ca să le mai enumăr”. De asemenea, a fost grav

rănit într-un accident de maşină în care persoana ce îl însoţea a murit. Adesea era atît de distrus, încît trebuia să fie dus pe braţe de membrii echipajului pînă la avion şi băgat cu mare grijă în cockpit. În ciuda rănilor sale, Nungesser a doborît 44 de avioane (el spunea că mult mai multe), cifră depăşită printre aviatorii francezi doar de René Fonck, şi a primit atîtea medalii, că zdrăngănea tot cînd păşea. Şi pe acestea le-a înşirat pe cartea sa de vizită.

La fel ca atîţia alţi aviatori, şi el s-a trezit cam fără rost după armistiţiu. O vreme a lucrat ca gaucho în Argentina, a făcut demonstraţii aviatice în America împreună cu prietenul lui, marchizul de Charette, şi a jucat într-un film intitulat *Sky Raiders*, turnat pe aerodromul Roosevelt din New York, unde se adunau acum concurenţii care aspirau să cîştige Premiul Orteig.

Cu şarmul său galic şi pieptul plin de medalii, lui Nungesser nu îi rezista nici o femeie, iar în primăvara anului 1923, după o idilă furtunoasă, s-a logodit cu o tînără mondenă din New York care purta gloriosul nume Consuelo Hatmaker. Domnişoara Hatmaker, care nu avea decît 19 ani, era descendenta unui lung şir de femei pline de viaţă. Mama ei, pe numele de domnişoară Nellie Sands, era o celebră frumuseţe căreia nu i-au putut face faţă trei soţi, printre care şi domnul Hatmaker – tatăl fetei –, de care Nellie s-a descotorosit printr-un divorţ în 1921. Acest domn zăpăcit, dar bine intenţionat nu a fost de acord cu căsătoria fiicei sale cu căpitanul Nungesser pe motivul – întemeiat, la prima vedere – că Nungesser era sărăntoc, schilod, cam mojic, nu îşi putea găsi de lucru decît pe timp de război şi, pe deasupra, era şi francez. Totuşi, fosta soţie a domnului Hatmaker nu era de aceeaşi părere cu el în această chestiune – ea nu numai că aproba această căsătorie, ci chiar a anunţat că se va cununa şi ea în aceeaşi zi cu ultimul său amorez, un necunoscut, căpitanul american William Waters, un tip simpatic care se pare că a stîrnit pentru scurt timp interesul lumii numai de două ori în viaţa lui: o dată cînd s-a însurat cu doamna Hatmaker şi o dată cînd au divorţat, cîţiva ani mai tîrziu. Aşa că mama şi fiica s-au cununat în cadrul unei ceremonii comune la Dinard, în Bretania, nu departe de locul în care Charles Nungesser avea să-şi zărească pentru ultima oară meleagurile natale, în primăvara anului 1927.

Consuelo şi Charles nu au avut o căsnicie fericită. Ea a declarat răspicat de la bun început că nu vrea să locuiască în Franţa, în timp ce el nu suferea să trăiască în altă parte. S-au despărţit după scurt timp şi au divorţat în 1926. Însă este evident că lui Nungesser îi părea rău, pentru că le spunea

prietenilor lui că poate un gest eroic l-ar readuce împreună cu seducătoarea Consuelo şi cu la fel de seducătoarea ei avere. Ambiţiile lui Nungesser au fost alimentate de ghinionul lui Fonck: în urma accidentului acestuia din toamna anterioară, Nungesser a reuşit să-l convingă pe Pierre Levasseur, un constructor de aeronave, să-i dea un avion, pentru a spăla ruşinea de pe obrazul Franţei. Un premiu asigurat de un francez şi cîştigat de nişte aviatori francezi cu un aparat de zbor francez avea să crească, evident, prestigiul francezilor. Coli s-a alăturat bucuros echipei ca navigator. Şi-au botezat avionul *L'Oiseau Blanc – Pasărea albă* – şi l-au vopsit în alb ca să fie mai uşor de depistat dacă avea cumva să se prăbuşească în mare.

Decolarea de la Paris era o dovadă de vanitate patriotică ce avea să le aducă sfîrşitul, după părerea multora. Asta însemna că aveau să zboare împotriva vîntului, ceea ce urma să-i încetinească şi să crească foarte mult consumul de carburant. Motorul era un Lorraine-Dietrich răcit cu apă, aceeaşi marcă folosită de Pinedo ca să ajungă în Australia, aşa că avea pedigri, dar nu era un motor construit anume pentru zboruri transoceanice. Oricum, nu puteau încărca la bord carburant decît pentru circa 40 de ore de zbor, ceea ce nu le lăsa aproape nici o marjă de eroare. Nungesser părea să ştie că ceea ce sperau ei să înfăptuiască era probabil imposibil. Pe 8 mai, în timp ce se învîrtea pe lîngă avion, le zîmbea chinuit celor veniţi să-l încurajeze, părînd cu mintea aiurea. Ca să-şi mai revină, a acceptat o injecţie intravenoasă cu cafeină, care în mod sigur i-a sporit surescitarea.

În schimb, Coli părea cît se poate de relaxat, dar era de acord cu Nungesser că avionul era supraîncărcat şi că trebuiau să-i mai uşureze povara. Au hotărît să renunţe la majoritatea raţiilor de mîncare, precum şi la vestele de salvare şi la barca gonflabilă. Dacă s-ar fi prăbuşit, nu prea mai aveau nimic care să-i ajute să supravieţuiască în afară de un aparat care distila apa de mare, o bucată de gută cu cîrlig şi cîteva alimente care formau o adunătură ciudată: trei conserve de ton şi una de sardine, vreo zece banane, un kilogram de zahăr, un termos cu cafea fierbinte şi nişte coniac. Chiar şi după ce au descărcat proviziile, avionul lor cîntărea aproape cinci tone şi jumătate. Nu mai decolase niciodată pînă atunci cu o încărcătură aşa de mare.

Cînd s-au încheiat pregătirile, Coli şi-a îmbrăţişat soţia, apoi el şi Nungesser le-au făcut cu mîna celor veniţi să-i susţină şi au urcat la bord. Au iniţiat decolarea la ora 5.15 dimineaţa. Pista din Le Bourget era lungă de 3,2 kilometri şi avea să le trebuiască aproape toată ca să se desprindă de la

sol. Avionul a străbătut întinderea de iarbă cu o încetineală temătoare la început, prinzînd însă treptat viteză. La un moment dat, s-a înălţat puţin, dar s-a lăsat iarăşi la sol, ţopăind, şi a mai rulat vreo 270 de metri pînă ce, într-un tîrziu, a reuşit cu chiu, cu vai să decoleze. Inginerul-şef, care alergase pe lîngă avion o bună bucată de pistă, a căzut în genunchi, izbucnind în plîns. Chiar şi simpla decolare era un triumf nemaivăzut. Nici un avion înscris în cursa transatlantică nu mai făcuse aşa ceva pînă atunci. Mulţimea a izbucnit în urale. *Pasărea albă* s-a înălţat chinuitor de lent în ceaţa lăptoasă a văzduhului, spre apus, şi s-a îndreptat către Canalul Mînecii. Peste o oră şi 27 de minute, la 6.48 dimineaţa, Nungesser şi Coli au ajuns în dreptul falezelor calcaroase ale Normandiei, la Étretat. O escadrilă formată din patru avioane de escortă şi-au înclinat aripile în semn de salut şi au făcut cale-ntoarsă, iar *L'Oiseau Blanc* şi-a continuat drumul singur în direcţia Insulelor Britanice şi a apelor reci ale Atlanticului de dincolo de ele.

Toată Franţa aştepta cu sufletul la gură.

În ziua următoare a sosit vestea îmbucurătoare că aviatorii reuşiseră. *Nungesser est arrivé*, anunţa entuziasmat ziarul parizian *L'Intransigeant* (atît de entuziasmat, încît a pus un circumflex pe *arrivé* în loc de accent ascuţit). O publicaţie rivală, *Paris-Presse,* cita primele cuvinte rostite de Nungesser în faţa poporului american după aterizare. Conform articolului, Nungesser aterizase lin şi elegant în portul New York, oprind avionul în faţa Statuii Libertăţii (care provenea tot din Franţa, după cum sublinia ziarul cu mîndrie). Odată ajunşi la ţărm, cei doi aviatori au fost întîmpinaţi de un oraş jubilant, impresionant pînă la frenezie, şi au defilat pe Fifth Avenue sub o ploaie de confetti.

La Paris, vestea bună aproape că a paralizat oraşul. Băteau clopotele. Trecătorii se îmbrăţişau, plîngînd de bucurie, chiar dacă nu se cunoşteau. Mulţimi de oameni se adunau în jurul oricui avea în mînă un ziar. Levasseur a trimis o telegramă de felicitare. Acasă la mama lui Coli, la Marsilia, s-a desfăcut o şampanie. „Ştiam că băiatul meu o să reuşească, pentru că mi-a spus că o să reuşească", a zis mama lui Coli, cu lacrimi de bucurie şi de uşurare curgîndu-i pe obraji.

Însă curînd s-a aflat că cele două articole nu numai că transmiteau informaţii greşite, ci erau de-a dreptul născoceli. Nungesser şi Coli nu ajunseseră deloc la New York. Nu se mai ştia nimic de ei şi existau temeri că dispăruseră pentru totdeauna.

S-a iniţiat de îndată o impresionantă mobilizare de forţe ca să răscolească oceanul. Au fost trimise nave militare şi vase comerciale, avînd instrucţiuni să dea dovadă de cea mai mare vigilenţă. Şi dirijabilul militar USS *Los Angeles* a primit ordin să pornească în căutarea lor. Pachebotul *France*, care plecase din Le Havre şi era în drum spre New York, a primit instrucţiuni de la guvernul francez să se abată de la cursul normal mai spre nord, în ciuda riscului de a se lovi de aisberguri, în speranţa că va da peste fuzelajul *Păsării albe* plutind pe ocean. La aerodromul Roosevelt, Rodman Wanamaker a oferit 25 000 de dolari celui ce reuşea să-i găsească pe aviatorii dispăruţi, morţi sau vii.

Pînă la sfîrşitul zilei oamenii încă au sperat că Nungesser şi Coli vor apărea triumfători dintr-o clipă în alta la orizont, dar şansele scădeau cu fiecare oră care trecea, iar vremea deja mohorîtă s-a stricat de-a binelea. Peste estul Atlanticului s-a lăsat o ceaţă deasă, învăluind şi coasta nord-americană din Labrador pînă în statele Atlanticului mijlociu. La Ambrose Light, un far plutitor din dreptul portului New York, paznicul a relatat că mii de păsări care migrau, ca în fiecare an, spre nord se rătăciseră, aşa că se refugiaseră pe fiecare centimetru pătrat al farului, formînd un tablou sinistru. La Sandy Hook, New Jersey, patru proiectoare cercetau necontenit cerul – dar în zadar, căci fasciculele lor nu puteau învinge negura de nepătruns. În Newfoundland, temperatura a scăzut vertiginos şi chiar a nins puţin.

Neştiind că aviatorii renunţaseră în ultimul moment la proviziile lor de rezervă, unii comentatori remarcau că Nungesser şi Coli aveau la ei suficiente alimente cît să reziste cîteva săptămîni, iar avionul lor era proiectat să plutească pe apă la nesfîrşit. (Nu era aşa.) Multora le dădea speranţe faptul că în urmă cu doi ani un aviator american, comodorul John Rodgers, şi trei membri ai echipajului său, care încercaseră să zboare din California pînă în Hawaii, au plutit în apele Pacificului nouă zile, timp în care lumea îi crezuse morţi, fiind în cele din urmă salvaţi de un submarin.

Acum se zvonea că Nungesser şi Coli apăruseră în diferite locuri – ba în Islanda, ba în Labrador, culeşi din mare de una sau alta dintre navele aflate în trecere. Trei bărbaţi din Irlanda au afirmat că i-au văzut, ceea ce le-a dat speranţe unora, în timp ce alţii se gîndeau că nu prea puteau pune mare bază pe aceste declaraţii, de vreme ce nu îi văzuseră decît trei oameni dintr-o naţiune de trei milioane. 16 persoane din Newfoundland, majoritatea din Harbour Grace sau din împrejurimi, au afirmat că au auzit ori au văzut

un avion, deşi nici una nu a putut să-l identifice cu certitudine, iar alte relatări similare s-au înregistrat în Noua Scoţie, Maine, New Hampshire şi chiar mai la sud, în Port Washington, Long Island.

Un vînător canadian a adus un mesaj semnat de Nungesser, dar s-a descoperit că mesajul era plin de greşeli, iar scrisul nu semăna deloc cu cel al lui Nungesser, ci cu al vînătorului respectiv. S-au găsit şi mesaje în nişte sticle aruncate în mare, care au continuat să apară pînă în 1934. Însă nici urmă de *Pasărea albă* sau de ocupanţii săi.

În Franţa circula zvonul că Biroul American de Meteorologie le ascunsese francezilor informaţii cruciale, pentru ca aviatorii americani să fie în avantaj. Myron Herrick, ambasadorul american, a trimis o telegramă la Washington în care afirma că în acel moment nu era înţelept ca aviatorii americani să încerce traversarea Atlanticului.

În ansamblu, a fost o săptămînă îngrozitoare pentru aviaţia franceză. În acelaşi timp cu decolarea lui Nungesser şi Coli de pe Le Bourget, francezii au mai încercat un zbor ambiţios – acum dat uitării de restul lumii şi trecut cu vederea chiar şi la vremea aceea: trei aviatori, Pierre de Saint-Roman, Hervé Mouneyres şi Louis Petit, au decolat din Senegal, pe coasta vestică a Africii, îndreptîndu-se către Brazilia. La doar 200 de kilometri de coasta Braziliei, au transmis prin radio vestea bună că urmează să sosească într-o oră şi ceva – cel puţin aşa a relatat un corespondent al revistei *Time*. Din acel moment nu a mai auzit nimeni de ei. Nu s-au găsit niciodată rămăşiţele avionului.

În nouă luni, 11 oameni muriseră în încercarea de a traversa Atlanticul pe calea aerului. Abia în acest moment, cînd nimic nu mergea bine pentru nimeni, un tînăr deşirat poreclit Slim a venit din vest, anunţîndu-şi intenţia de a traversa oceanul de unul singur. Numele său era Charles Lindbergh.

Vara care tocmai începea avea să fie una cum nu s-a mai pomenit.

1. Acel Vickers Vimy se află expus la Muzeul Ştiinţei din Londra, dar nu prea îl bagă nimeni în seamă. Abia la 35 de ani după zborul lui Alcock şi Brown a fost ridicat un monument în cinstea lor, la aeroportul Heathrow. Cînd am citit descrierea clasică a călătoriei făcută de Graham Wallace, *The Flight of Alcock & Brown, 14-15 June 1919*, de la Biblioteca din Londra, am fost prima persoană care împrumuta cartea după 17 ani.

Mai

Puştiul

„În primăvara lui ’27, ceva strălucitor şi străin a traversat cerul.”

F. Scott Fitzgerald, *My Lost City*

Capitolul 1

Cu zece zile înainte să devină atît de faimos, încît se strîngeau oameni buluc în jurul clădirilor în care se afla, iar chelnerii se băteau pentru orice cocean de porumb pe care îl lăsa în farfurie, nu auzise nimeni de Charles Lindbergh. *The New York Times* îl pomenise o dată, în contextul iminentelor zboruri peste Atlantic. Şi îi scrisese numele greşit.

În 1927, ştirea care a şocat tot poporul în zilele cînd primăvara făcea loc verii era o crimă sinistră comisă în casa modestă a unei familii din Long Island, care, întîmplător, se afla foarte aproape de aerodromul Roosevelt, unde se adunau acum aviatorii ce aspirau să realizeze un zbor transatlantic. Ziarele, cuprinse de frenezie, l-au numit „Cazul ferestrei-ghilotină”. Povestea era după cum urmează.

În toiul nopţii de 20 martie 1927, pe cînd domnul şi doamna Albert Snyder dormeau unul lîngă altul, dar în paturi separate, în casa lor de pe 222nd Street, aflată într-un cartier liniştit din Queens Village, unde locuiau familii din clasa de mijloc, doamna Snyder a auzit nişte zgomote pe holul de la etaj. Cînd s-a dus să vadă ce era, a dat nas în nas cu o namilă de om – o „matahală”, le-a povestit ea poliţiştilor – chiar în faţa uşii dormitorului. Vorbea cu accent străin cu alt individ, pe care ea nu îl vedea. Pînă să se dezmeticească doamna Snyder, matahala a pus mîna pe ea şi i-a tras o mamă de bătaie soră cu moartea, de a rămas lată, fără simţiri, vreo şase ore. Apoi el şi complicele s-au dus lîngă patul domnului Snyder, l-au sugrumat pe bietul om cu o sîrmă de agăţat tablouri şi i-au zdrobit ţeasta cu contragreutatea de la o fereastră-ghilotină. Aceasta a stîrnit imaginaţia publicului şi a inspirat numele cazului. Cei doi răufăcători au răscolit apoi sertarele din toată casa şi şi-au luat tălpăşiţa cu bijuteriile doamnei Snyder, însă au lăsat un indiciu legat de identitatea lor sub forma unui ziar în limba italiană, uitat pe o masă la parter.

A doua zi *The New York Times* era fascinat, dar confuz. Pe prima pagină titra cu litere de-o şchioapă:

UN GRAFICIAN ESTE UCIS ÎN PATUL LUI;
SOŢIA LEGATĂ FEDELEŞ, CASA ÎNTOARSĂ PE DOS;
POLIŢIA NU ŞTIE CARE AR FI MOTIVUL

Articolul menţiona că un doctor pe nume Vincent Juster de la St. Mary Immaculate Hospital o examinase pe doamna Snyder, dar nu-i găsise nici un cucui care să justifice cele şase ore în care a zăcut fără cunoştinţă. De fapt, nu găsise nici un fel de răni pe corpul ei. Nesigur, a sugerat că leşinul ei prelungit fusese, poate, cauzat de trauma suferită, şi nu de o lovitură propriu-zisă.

Totuşi, între timp, detectivii ajunseseră să fie mai degrabă bănuitori decît confuzi. În primul rînd, nu au găsit semne că s-ar fi pătruns prin efracţie în casa familiei Snyder, care, oricum, era prea modestă ca să constituie ţinta unor hoţi de bijuterii capabili de crimă. Detectivilor li se părea curios şi faptul că Albert Snyder nu se trezise deloc în timpul atacului violent care avusese loc chiar în faţa uşii dormitorului. Nici fetiţa de 9 ani a soţilor Snyder, Lorraine, aflată în camera de vizavi, nu auzise nimic. Ciudat era şi faptul că nişte hoţi care au pătruns într-o locuinţă şi-ar lua în mod ostentativ o pauză ca să citească un ziar anarhist, l-ar lăsa grijulii pe o masă şi abia apoi ar urca la etaj. Iar cel mai straniu lucru era că patul doamnei Snyder – din care se ridicase să vadă ce era cu zgomotul de pe hol – nu era deloc deranjat, ca şi cum nici nu dormise în el. Ea nu a fost în stare să explice nimic din toate acestea, invocînd ca motiv faptul că fusese lovită în cap. Iar în vreme ce detectivii se străduiau să descîlcească toate aceste anomalii, unul dintre ei a ridicat într-o doară colţul saltelei de pe patul doamnei Snyder şi a scos la iveală bijuteriile pe care ea le declarase furate.

În momentul acela, toţi şi-au întors capetele spre doamna Snyder. Ea le-a susţinut privirile şovăielnic, apoi a clacat şi a mărturisit că ea a comis crima – însă a dat vina pe o brută pe nume Judd Gray, amantul ei secret. Doamna Snyder a fost arestată, poliţia a început să-l caute pe Judd Gray, iar americanii care obişnuiau să citească ziare aveau să fie cuprinşi de o frenezie ieşită din comun.

Anii ’20 au fost o perioadă minunată pentru lectură – e foarte posibil să fi fost deceniul de vîrf al lecturii în viaţa americanilor. Curînd cititul avea să fie înlocuit de distracţiile pasive oferite de radio, dar deocamdată rămînea pentru majoritatea oamenilor principala metodă de a-şi umple

timpul liber. În fiecare an, editurile americane tipăreau 110 milioane de cărţi, peste zece mii de titluri, dublu faţă de deceniul anterior. Pentru cei care se simţeau descurajaţi de această abundenţă de posibilităţi literare, tocmai apăruse un fenomen foarte util, cercul de lectură. Book-of-the-Month Club a fost înfiinţat în 1926, fiind urmat peste un an de Literary Guild. Amîndouă au avut succes din start. Scriitorii erau veneraţi cum astăzi nu mai pare a fi posibil. Atunci cînd Sinclair Lewis s-a întors acasă în Minnesota ca să lucreze la romanul său *Elmer Gantry* (publicat în primăvara anului 1927), veneau oameni şi de la cîţiva kilometri numai ca să se uite la el.

Era şi epoca de glorie a revistelor. Veniturile din publicitate au crescut cu 500% în acest deceniu, cînd şi-au făcut intrarea în scenă o mulţime de publicaţii importante: *The Reader's Digest* în 1922, *Time* în 1923, *The American Mercury* şi *The Smart Set* în 1924, *The New Yorker* în 1925. *Time* a fost poate cea mai influentă din start. Fondată de doi foşti colegi la Yale, Henry Luce şi Briton Hadden, era foarte populară, dar plină de erori. De pildă, scria despre Charles Nungesser că-şi „pierduse un braţ, un picior şi o bărbie” în timpul războiului, ceea ce nu era numai inexact sub toate aspectele, ci de-a dreptul evident, căci se putea vedea zi de zi în fotografiile publicate de ziare că Nungesser avea toate membrele intacte, plus o bărbie de toată frumuseţea. Toată lumea ştia că *Time* avea tendinţa să repete cu religiozitate anumite cuvinte – *oacheş, sprinten, cu ochi sfredelitori* – şi neologisme inventate, precum *cinemaniac* şi *cinemactriţă*. Îi mai plăcea la nebunie şi să folosească expresii bizare, distorsionate – de exemplu, „la ţanc” devenea, fără nici o jenă, „spre ţanc”. Şi mai ales avea o ciudată slăbiciune germanică pentru inversarea topicii fireşti şi înghesuirea cît mai multor substantive, adjective şi adverbe într-o propoziţie pînă să adauge şi un verb – sau, aşa cum spunea Wolcott Gibbs într-un celebru portret al lui Luce publicat în *The New Yorker*, „de la coadă la cap parcă erau scrise propoziţiile, de te zăpăceau cu totul”. Deşi se dădeau mari că se ţin în pas cu moda, Luce şi Hadden erau extrem de conservatori. De pildă, nu ar fi angajat în ruptul capului vreo femeie pe alt post decît de secretară sau asistentă.

Mai presus de toate, anii ’20 au fost epoca de aur a ziarelor. În acest deceniu vînzările au crescut cam cu o cincime, atingînd 36 de milioane de exemplare pe zi – sau 1,4 ziare pe familie. Numai în New York City se publicau 12 cotidiene, iar aproape toate celelalte oraşe mari aveau măcar

vreo două-trei. Mai mult decît atît, în numeroase oraşe cititorii puteau afla ştirile dintr-un nou tip de publicaţie, revoluţionar, care a schimbat complet aşteptările oamenilor legat de ceea ce ar trebui să fie ştirile cotidiene – tabloidul. Tabloidele se axau pe infracţiuni, sport şi cancanuri despre celebrităţi, conferind acestor trei subiecte o importanţă de care nu se mai bucuraseră niciodată pînă atunci. Un studiu realizat în 1927 arăta că tabloidele alocau între un sfert şi o treime din spaţiu articolelor despre infracţiuni, pînă la de zece ori mai mult decît ziarele serioase. Datorită influenţei lor uciderea discretă, deşi neglijentă a unui individ ca Albert Snyder a putut deveni o ştire naţională.

Tabloidul, atît ca format, cît şi ca modalitate de despicare a firului în patru pînă se obţinea o ştire de senzaţie, exista în Anglia de un sfert de secol, însă nimeni nu se gîndise să încerce să publice aşa ceva în Statele Unite pînă ce doi membri mai tineri ai familiei care publica *Chicago Tribune*, Robert R. McCormick şi vărul său Joseph Patterson, au văzut ziarul londonez *Daily Mirror* în timpul Primului Război Mondial, cînd erau staţionaţi în Anglia, şi s-au hotărît să publice ceva similar şi la ei în ţară după terminarea războiului. Aşa a apărut *Illustrated Daily News*, lansat la New York în iunie 1919, la preţul de doi cenţi bucata. Conceptul nu a avut succes din prima – la un moment dat tirajul a scăzut la 11 000 de exemplare –, dar treptat *Daily News* şi-a cîştigat un public fidel şi pe la mijlocul anilor ’20 era de departe cel mai bine vîndut ziar din ţară, cu un tiraj de un milion de exemplare, mai mult decît dublu faţă de *The New York Times*.

Inevitabil, un asemenea succes i-a făcut şi pe alţii să-i calce pe urme. Mai întîi a apărut *New York Daily Mirror*, lansat de William Randolph Hearst în iunie 1924, urmat după trei luni de fascinant de abominabilul *Evening Graphic*. Acesta era creaţia lui Bernarr Macfadden, un afacerist excentric, cu o claie de păr ciufulit, care îşi începuse viaţa cît se poate de prozaic la o fermă din Missouri cu vreo 50 de ani înainte, pe vremea cînd îl chema Bernard MacFadden. Macfadden, cum îşi spunea acum, era un om cu convingeri puternice şi neobişnuite. Nu suferea doctorii, avocaţii sau hainele. Era extrem de devotat body buildingului, alimentaţiei vegetariene, drepturilor navetiştilor la un serviciu feroviar decent – şi îi cam plăcea să se dezbrace. El şi soţia lui îi lăsau adesea cu gura căscată pe vecinii lor din Englewood, New Jersey – printre care se număra şi Dwight Morrow, un personaj destul de important în povestea noastră, după cum vom vedea –, făcînd exerciţii fizice în pielea goală pe gazon. Macfadden era atît de

devotat unui stil de viaţă sănătos, încît, atunci cînd una dintre fiicele sale a murit din cauza unei afecţiuni cardiace, el a afirmat: „Mai bine că a murit. M-ar fi făcut de ruşine”. Pe la 80 şi ceva de ani îl vedeai la plimbare prin Manhattan, cărînd în spate o geantă plină cu vreo 20 de kilograme de nisip, ca să se menţină în formă. A murit la vîrsta de 87 de ani.

Ca om de afaceri, se pare că şi-a ghidat viaţa după mottoul: cînd vine vorba de a vinde ceva publicului, nici o idee nu e prea proastă. A strîns avere din trei surse. În primul rînd, a inventat o pseudoştiinţă numită fizicultopatie, care presupunea respectarea cu stricteţe a principiilor vegetarianismului şi a întăririi forţei fizice prin body building, cu experimentarea nudismului pentru cei mai curajoşi. Mişcarea a dat naştere unei serii de centre de sănătate şi de publicaţii aferente, care au avut mare succes. În 1919, pornind de la acestea din urmă, Macfadden a născocit ceva şi mai şi: revista cu poveşti adevărate. *True Story*, nava-amiral a afacerilor sale în acest domeniu, se vindea curînd într-un tiraj de 2,2 milioane de exemplare pe lună. Toate poveştile publicate în *True Story* erau sincere şi picante, cu „un iz frivol de excitaţie sexuală”, după cum spunea un observator încîntat. Mîndru nevoie mare, Macfadden se lăuda că nici măcar un cuvinţel din *True Story* nu era născocit. Această afirmaţie i-a adus oarece neplăceri pe plan financiar atunci cînd o poveste publicată în 1927 sub titlul „Sărutul revelator”, care se petrecea în Scranton, Pennsylvania, s-a întîmplat, din nefericire, să includă numele a opt cetăţeni respectabili ai acestui frumos oraş. Aceştia l-au dat în judecată, iar Macfadden a fost silit să recunoască faptul că poveştile din *True Stories* nu erau deloc adevărate – şi nici nu fuseseră vreodată.

Cînd au ajuns la modă tabloidele, Macfadden a lansat *Graphic*. Trăsătura sa distinctivă era că nu avea absolut nici o legătură cu adevărul şi – adesea – nici măcar cu vreo realitate verosimilă. Publica interviuri imaginare cu oameni cu care nu avusese contact niciodată şi articole semnate de personaje care în mod sigur nu ar fi avut cum să le scrie. În 1926, cînd a murit Rudolph Valentino, a publicat o serie de articole semnate de el de dincolo de mormînt. *Graphic* a devenit faimos pentru o formă de ilustrare, invenţie proprie, pe care o numea „compozografie” şi în care feţele unor personaje importante erau lipite pe corpurile unor manechine aranjate în anumite poziţii şi în anumite decoruri menite să creeze scene izbitoare. Cea mai celebră dintre aceste creaţii vizuale a apărut tot în 1927, în timpul procedurii de anulare a căsătoriei lui Edward W. „Daddy”

Browning cu tînăra şi uluitor de uşuratica lui soţie, alintată de toţi Peaches, cînd *Graphic* a publicat o fotografie care o înfăţişa (fără să încerce să convingă pe cineva că poza ar fi reală) pe Peaches goală în boxa martorilor. În ziua aceea *Graphic* a vîndut cu 250 000 de exemplare mai mult decît de obicei. *The New Yorker* a declarat că *Graphic* era „o pecingine grotescă”, dar era o pecingine cu un succes fenomenal. În 1927, se apropia de un tiraj de 600 000 de exemplare.

Pentru ziarele convenţionale, aceste cifre erau o problemă serioasă şi îngrijorătoare. Reacţia majorităţii a fost să se tabloidizeze şi ele în mod vădit, măcar în spirit, dacă nu şi ca prezentare. Chiar şi *The New York Times*, deşi se încăpăţîna în continuare să rămînă sobru şi cenuşiu, a găsit spaţiu pentru o mulţime de articole picante în acest deceniu, scrise într-un stil adesea la fel de febril. Aşa că acum, cînd a apărut o crimă precum cea care l-a avut ca victimă pe Albert Snyder, toate ziarele au acoperit subiectul cu frenezie.

Nu mai conta că făptaşii dăduseră dovadă de o inepţie uluitoare – în aşa măsură, încît scriitorul şi jurnalistul Damon Runyon l-a botezat „Cazul tîmpiţilor” – şi că nu erau nici cine ştie ce frumuseţi, nici nu aveau prea multă imaginaţie. Ajungea că acest caz implica dorinţe carnale, infidelitate, o femeie fără inimă şi o contragreutate de la fereastra-ghilotină. Asta vindea ziarele. Despre cazul Snyder-Gray s-a scris mai mult decît despre orice altă crimă din acea perioadă, nefiind întrecut în cele din urmă decît de procesul lui Bruno Hauptmann pentru răpirea copilului lui Charles Lindbergh în 1935. Dar, în ceea ce priveşte efectul asupra culturii pop, nici măcar această răpire nu l-a eclipsat.

Procesele din America anilor ’20 erau adesea uluitor de expeditive. Gray şi Snyder au fost trimişi în judecată şi puşi sub acuzare de un mare juriu la nici o lună de la arestarea lor. În tribunalul din Queens, o clădire de o măreţie clasică din Long Island City, era o atmosferă de carnaval. 130 de ziare din toată ţara şi chiar şi din Norvegia au trimis reporteri la faţa locului. Western Union a instalat cea mai mare centrală telefonică pe care o construise vreodată – mai mare decît cele folosite pentru convenţiile de nominalizare a candidatului la preşedinţie sau pentru campionatul anual de baseball. Lîngă tribunal s-au instalat bufete ambulante de-a lungul bordurii şi la vînzătorii de suvenire găseai ace de cravată în formă de contragreutate pentru fereastra-ghilotină, la zece cenţi bucata. În fiecare zi se adunau o grămadă de oameni, sperînd să mai prindă un loc în sala de judecată. Cei

care nu reuşeau păreau că se mulţumesc să stea afară, în picioare, şi să se uite ţintă la clădirea tribunalului, ştiind că înăuntru se decid lucruri importante, deşi ei nu vedeau şi nu auzeau nimic. Treceau pe acolo şi bogătaşi şi vedete mondene, printre care marchiza de Queensberry şi soţia unui judecător de la Curtea Supremă. În fiecare zi, norocoşilor care prindeau locuri pe scaune li se permitea la sfîrşit să vină mai aproape, ca să vadă cu ochii lor veneratele probe ale acestui caz – contragreutatea, sîrma şi sticla de cloroform folosite pentru a comite nelegiuirea. *News* şi *Mirror* publicau zilnic chiar şi cîte opt articole despre proces. Dacă în ziua respectivă ieşeau la iveală informaţii senzaţionale – de pildă, că în noaptea crimei Ruth Snyder îl întîmpinase pe Judd Gray într-un chimonou roşu ca sîngele –, erau trimise în grabă la tipar ediţii speciale, de parcă tocmai se declarase război. Pentru cei care îşi pierdeau răbdarea să citească sau care erau prea copleşiţi ca să se concentreze asupra cuvintelor, *Mirror* a publicat 160 de fotografii, scheme şi alte ilustraţii în cele trei săptămîni cît a durat procesul, iar *Daily News* aproape 200. Pentru scurt timp, printre avocaţii lui Gray s-a numărat şi un anume Edward Reilly, care mai tîrziu avea să cîştige notorietate apărîndu-l pe Bruno Hauptmann în procesul intentat acestuia pentru răpirea copilului lui Lindbergh, însă Reilly, un beţiv incurabil, a fost concediat ori şi-a dat demisia la scurt timp după ce a început procesul.

Timp de trei săptămîni, juraţii, reporterii şi publicul au ascultat zi de zi, fascinaţi, descrierea tragicei curbe a căderii mortale a lui Snyder. Povestea începuse cu zece ani înainte, cînd Snyder, singuraticul grafician cu început de chelie de la revista *Motor Boating*, se înamorase de o secretară voioasă şi cam prostuţă pe nume Ruth Brown. Era cu 13 ani mai tînără şi nu îi plăcea de el în mod deosebit, dar, după ce au ieşit de vreo trei-patru ori împreună, cînd el i-a oferit un inel de logodnă cu o piatră cît nuca, fata a cedat. „Pur şi simplu nu am putut renunţa la inelul ăla”, i-a explicat ea neajutorată unei prietene.

La patru luni după ce s-au cunoscut, erau deja căsătoriţi şi locuiau împreună în casa lui din Queens Village. Fericirea lor conjugală a durat puţin chiar şi în comparaţie cu cele mai dezastruoase căsnicii. Snyder tînjea după o viaţă domestică tihnită. Ruth – căreia apropiaţii îi spuneau Tommy – voia lumini strălucitoare şi veselie. Şi-a ieşit din fire cînd el a refuzat să dea jos de pe perete fotografiile unei foste iubite. Nici nu trecuseră două zile de la nuntă cînd i-a spus că nici măcar nu îi plăcea de el. Şi uite-aşa au început cei zece ani de căsnicie lipsită de dragoste.

Ruth a început să iasă în oraş singură. În 1925, într-o cafenea din Manhattan, l-a cunoscut pe Judd Gray, un comis-voiajor care lucra pentru firma de corsete Bien Jolie, şi au devenit amanţi. Gray nu prea era genul personajului negativ. Avea nişte ochelari care îl făceau să semene cu o bufniţă, cîntărea doar 55 de kilograme şi îi spunea lui Ruth „Mami”. Cînd nu se destrăbăla cu o femeie măritată, preda la şcoala de duminică şi cînta în corul bisericii, strîngea fonduri pentru Crucea Roşie şi avea o căsnicie fericită, plus o fiică de zece ani.

Tot mai nesatisfăcută de căsnicia ei, Ruth şi-a convins soţiorul, care nu bănuia nimic, să-şi facă o asigurare de viaţă cu o primă de aproape 100 000 de dolari pentru cazul în care ar fi avut parte de o moarte violentă, după care femeia s-a încăpăţînat să facă tot posibilul ca să se întîmple exact asta. I-a pus otravă în whisky-ul de seară şi l-a amestecat cu *mousse*-ul de prune (amănunt întors pe toate părţile de reporteri). Cînd a văzut că asta nu îi vine de hac, a mai adăugat şi nişte somnifere pisate, i-a dat nişte pastile de clorură de mercur sub pretextul că aveau să-i facă bine şi a încercat chiar şi să-l gazeze, însă candidul domn Snyder s-a dovedit a fi îndărătnic de indestructibil. Disperată, Ruth a apelat la Judd Gray. Împreună au pus la cale – după părerea lor – crima perfectă. Gray a luat un tren pînă la Syracuse şi s-a cazat la hotelul Onondaga, asigurîndu-se că este văzut de mai multe persoane, apoi a plecat pe furiş, întorcîndu-se în oraş. A aranjat cu un prieten ca, în timp ce el era plecat, acesta să se ducă în camera lui de hotel, să răvăşească patul şi să dea impresia că stătuse cineva acolo. I-a lăsat acestui amic şi nişte scrisori pe care el să le pună la poştă după plecarea lui. Avînd astfel un alibi solid, Gray s-a dus în Queens Village şi, în toiul nopţii, s-a înfiinţat la uşa familiei Snyder. Ruth, care îl aştepta în bucătărie, îmbrăcată cu chimonoul stacojiu care avea să devină curînd celebru, l-a primit în casă. Planul era ca Gray să se strecoare în dormitorul conjugal şi să-i zdrobească ţeasta lui Snyder cu o contragreutate de la fereastra-ghilotină pe care Ruth o lăsase pe comodă special pentru asta. Însă lucrurile nu prea au mers conform planului. Gray l-a lovit prima dată timid, aşa, de probă, reuşind doar să-şi trezească victima. Dînd cu ochii, zăpăcit, de omuleţul necunoscut aplecat deasupra lui care îl lovea cu nu ştiu ce obiect contondent, lui Snyder i-a sărit imediat somnul şi, ţipînd de durere, l-a înşfăcat pe Gray de cravată, sugrumîndu-l.

„Mami, Mami, pentru numele lui Dumnezeu, ajută-mă!”, se chinuia Gray să strige cu voce răguşită.

Ruth Snyder a înhăţat contragreutatea din mîna amantului ei care se zbătea şi şi-a izbit cu sete soţul în ţeastă, ameţindu-l. Apoi ea şi Gray i-au pus la nas cloroform şi l-au strangulat cu sîrma de agăţat tablouri, pe care tot ea o pregătise. După aceea au răvăşit sertarele şi dulapurile din toată casa, ca să „aranjeze” locul în aşa fel încît să pară că era vorba despre un jaf. Aparent, nici unuia dintre ei nu i-a trecut prin cap să lase impresia că Ruth dormise în patul ei. Gray i-a legat – nu foarte strîns – gleznele şi mîinile lui Ruth şi a aşezat-o confortabil pe podea. Iar cea mai isteaţă chestie – după părerea lui – a fost să lase ziarul italian pe o masă de la parter, pentru ca poliţia să tragă concluzia că intruşii erau nişte străini subversivi, ceva gen Sacco şi Vanzetti, notoriii anarhişti care îşi aşteptau atunci execuţia în Massachusetts. După ce totul a fost pus la punct, Gray a sărutat-o pe Ruth, apoi a luat un taxi pînă în oraş şi s-a întors cu trenul la Syracuse.

Gray era convins că, şi în eventualitatea în care ar fi ajuns să fie suspectat, poliţia nu ar fi avut cum să dovedească nimic, pentru că alibiul său îl plasa la 500 de kilometri depărtare, în Syracuse. Din păcate, şi-a amintit de el un taximetrist din Long Island căruia îi lăsase un bacşiş de cinci cenţi la o cursă de 3,50 dolari – chiar şi la valoarea din anii ’20 cinci cenţi cam erau semn de cărpănoşenie – şi care acum abia aştepta să depună mărturie împotriva lui. Gray a fost găsit la hotelul Onondaga, unde s-a prefăcut uimit că era suspectat de poliţie. „Păi, de ce, că doar nu am primit nici o amendă pentru că am depăşit viteza?”, a zis el, declarînd cu aplomb că poate demonstra că a stat în hotel tot weekendul. Din nefericire, ca să nu spun în mod surprinzător, aruncase în coşul de gunoi biletul de tren. Cînd un poliţist l-a scos de acolo şi l-a luat pe Gray la întrebări, acesta a mărturisit imediat totul. Aflînd că doamna Snyder îl învinovăţea pe el pentru tot, a insistat cu ardoare că de fapt ea pusese totul la cale şi îl şantajase că, dacă nu cooperează, îi spune iubitoarei lui neveste că a înşelat-o. Clar, el şi doamna Snyder rupseseră prietenia.

Interesul faţă de acest proces era atît de mare, încît nu a fost omis nici un aspect al cazului, oricît de nesemnificativ ar fi fost. Cititorii au aflat că în fiecare seară, cînd judecătorul Townsend Scudder se întorcea acasă, în Long Island, era întîmpinat – şi, probabil, de-a dreptul copleşit – de cei 125 de cîini ai săi, pe care îi hrănea cu mîna lui. Altcineva a observat – şi a relatat solemn – că suma vîrstelor juraţilor era fix 500. Unul dintre avocaţii lui

Ruth Snyder, Dana Wallace, merita o atenţie specială pentru că era fiul proprietarului lui *Mary Celeste*, brigantina care fusese descoperită plutind la întîmplare în Atlantic în 1872, fără nici urmă de echipaj. Un jurnalist pe nume Silas Bent a măsurat cu grijă spaţiul alocat de ziare şi a descoperit că despre procesul Snyder-Gray s-a scris mai mult decît despre scufundarea *Titanicului*. Au făcut analize şi comentarii şi un grup de observatori celebri, printre care şi autoarea de romane poliţiste Mary Roberts Rinehart, dramaturgul Ben Hecht, regizorul D.W. Griffith, actriţa Mae West şi istoricul Will Durant, al cărui volum *Story of Philosophy* era pe atunci un bestseller fenomenal, cu toate că, evident, asta nu avea nici o relevanţă pentru procesul unor criminali din Long Island. Din acest grup făcea parte, oarecum nejustificat, şi un magician care îşi spunea Thurston. Se crea şi o notă de moralitate prin prezenţa a trei cunoscuţi predicatori: Billy Sunday, Aimee Semple McPherson şi John Roach Straton. Era bine-cunoscut faptul că Straton ura aproape totul – „jocurile de cărţi, cocteilurile, pudelii, jazzul, teatrul, rochiile decoltate, divorţul, romanele, încăperile neaerisite, pe Clarence Darrow, mîncatul în exces, Muzeul de Istorie Naturală, evoluţia, influenţa companiei Standard Oil în cadrul Bisericii Baptiste, campionatele de box, viaţa privată a actorilor, nudurile în artă, bridge-ul, modernismul şi cursele de ogari", conform unei descrieri subiective de la acea vreme. Acum îi adăuga bucuros pe listă şi pe Ruth Snyder şi Judd Gray; din punctul lui de vedere, cu cît erau executaţi mai repede, cu atît mai bine. McPherson, mai moderată, spunea rugăciuni, sperînd că Dumnezeu îi va învăţa pe tinerii de pretutindeni să gîndească astfel: „Eu vreau o soţie care să semene cu mama – nu o ispită focoasă".

Criticul Edmund Wilson se întreba într-un eseu de ce o crimă atît de anostă şi lipsită de imaginaţie a atras atîta atenţie, fără să se gîndească nici o clipă că se putea pune aceeaşi întrebare şi legat de eseul lui. Pentru el era în mare măsură încă un „clişeu" – o „femeie nemiloasă şi ambiţioasă care îşi ţine bărbatul sub papuc". Aproape toată lumea credea că Ruth Snyder era singura vinovată şi că ea îl îmbrobodise pe pămpălăul de Judd Gray. Acesta a primit atîtea scrisori, aproape toate solidare, încît au umplut două celule din închisoarea din Queens.

Ziarele s-au dat peste cap s-o portretizeze pe Ruth Snyder ca pe o seducătoare abjectă. „Părul ei blond natural avea onduleuri perfecte", scria acuzator un observator, de parcă şi numai acest simplu aspect confirma vinovăţia ei. *Mirror* a poreclit-o „cruda femeie de marmură". În rest era

numită „şerpoaica cu chip de om”, „femeia de gheaţă” şi un jurnalist pe care l-a luat valul i-a spus chiar „vampiroaica suedezo-norvegiană”. Aproape toate articolele se legau de frumuseţea răpitoare a lui Ruth Snyder, însă jurnaliştii fie aveau halucinaţii, fie erau excesiv de îngăduitori. În 1927, Ruth Snyder avea 36 de ani, era plinuţă, trasă la faţă şi cam trecută. Avea tenul pătat şi o mutră încruntată. Comentatorii mai cinstiţi se îndoiau că fusese vreodată o femeie atrăgătoare. Un reporter de la *The New Yorker* sugera: „Nimeni nu a analizat pînă acum în mod satisfăcător interesul stîrnit de Ruth Snyder… Şarmul ei irezistibil nu este perceput decît de Judd Gray”. Acesta, cu ochelarii lui rotunzi şi masivi, emana un aer neverosimil, de profesor înţelept, şi, cu toate că avea numai 35 de ani, părea mult mai în vîrstă. În fotografii avea mereu o expresie surprinsă, de parcă nu îi venea să creadă în ce bucluc intrase.

Pe vremea aceea nimeni nu prea putea spune de ce cazul Snyder a atras atît de multă atenţie, iar astăzi nici atît. În anul acela au mai fost comise o mulţime de crime şi mai şi care ar fi putut să suscite interes, chiar şi în New York. De pildă, cazul asigurării din Golful Gravesend, după cum l-au botezat ziarele, în care un individ pe nume Benny Goldstein a pus la cale să-şi înscenеze moartea, creînd impresia că s-ar fi înecat în Golful Gravesend, Brooklyn, pentru ca prietenul său Joe Lefkowitz să poată încasa cei 75 000 de dolari cît valora poliţa de asigurare semnată de Goldstein, bani pe care aveau apoi să-i împartă între ei. Lefkowitz a făcut însă o schimbare de plan crucială: în loc să-l ducă pe Goldstein pe o plajă din New Jersey, aşa cum se înţeleseseră, l-a aruncat din barcă în mijlocul golfului. Cum Goldstein nu ştia să înoate, evident că s-a înecat, iar Lefkowitz s-a ales cu toţi banii, deşi nu avea să se bucure prea mult de ei pentru că în scurt timp a fost prins şi condamnat.

Cazul Snyder, în schimb, era stîngaci şi banal şi nici măcar nu promitea că vor apărea cine ştie ce dezvăluiri în sala de judecată, pentru că ambii acuzaţi mărturisiseră deja totul. Şi totuşi, a ajuns să fie numit, fără nici o exagerare, „crima secolului” şi a exercitat o influenţă extraordinară asupra pop-culturii, în special asupra Hollywoodului, a Broadway-ului şi a literaturii senzaţionaliste de larg consum. Producătorul de film Adolph Zukor a lansat un film intitulat *The Woman Who Needed Killing* (titlul a mai fost atenuat ulterior), iar jurnalista Sophie Treadwell, care relatase despre proces în *Herald Tribune*, a scris o piesă de teatru numită *Machinal*, ce a fost apreciată atît de critici, cît şi de public. (Rolul lui Judd Gray în

producţia lui Treadwell a fost jucat de o tînără speranţă pe nume Clark Gable.) Scriitorul James M. Cain a fost atît de fascinat de acest caz, încît l-a folosit ca principal mecanism narativ în *două* dintre cărţile sale: *Poştaşul sună întotdeauna de două ori* şi *Asigurare de moarte.* În 1944 Billy Wilder a regizat magistrala ecranizare cu acelaşi titlu a acestui din urmă roman, avîndu-i în rolurile principale pe Fred MacMurray şi Barbara Stanwyck. Acesta este filmul noir paradigmatic, devenind astfel şablonul care a stat la baza unei întregi generaţii de melodrame hollywoodiene. Filmul *Asigurare de moarte* este de fapt cazul Snyder-Gray, însă cu dialoguri mai alerte şi oameni mai atrăgători.

Uciderea bietului Albert Snyder mai avea ceva ieşit din comun: făptaşii au fost prinşi. Asta nu se întîmpla prea des în America anilor ’20. În New York s-au înregistrat 372 de crime în 1927; în 115 dintre aceste cazuri nu a fost arestat nimeni. Atunci cînd se mai făceau arestări, rata condamnărilor era sub 20%. La nivel naţional, potrivit unui raport al Metropolitan Life Insurance Company – şi este demn de remarcat faptul că evidenţele cele mai precise erau ţinute de asigurători, nu de autorităţile de poliţie –, două treimi dintre crimele comise în America au rămas nesoluţionate în 1927. În unele localităţi nu s-a atins nici măcar acest procent extrem de nesatisfăcător. În mod obişnuit, în Chicago se comiteau între 450 şi 500 de crime pe an, nefiind rezolvate nici măcar un sfert dintre ele. În ansamblu, nouă din zece infracţiuni grave comise în America rămîneau nepedepsite, potrivit acestui raport. Cam o crimă din o sută se finaliza cu o execuţie. Aşa încît, dacă Ruth Snyder şi Judd Gray au fost acuzaţi, condamnaţi şi în cele din urmă executaţi, înseamnă că erau într-adevăr de o inepţie cu totul ieşită din comun. Şi chiar aşa erau.

Pe 9 mai, spre seară, avocaţii îşi încheiau cuvîntul pe fond şi cei 12 membri ai juriului – exclusiv bărbaţi, pentru că femeile nu aveau voie să audieze cazuri de crimă în statul New York în 1927 – au fost trimişi să delibereze. După o oră şi 40 de minute juraţii s-au întors cu verdictul: ambii acuzaţi erau vinovaţi de crimă cu premeditare. Ruth Snyder a izbucnit într-un plîns amar în scaunul ei. Judd Gray, roşu la faţă, se holba la juriu, dar fără duşmănie. Judecătorul Scudder a stabilit ziua de luni pentru pronunţarea sentinţei, deşi era doar o formalitate. Cei condamnaţi pentru crimă cu premeditare erau executaţi prin electrocutare.

Întîmplarea a făcut ca, tocmai cînd cazul Snyder-Gray se apropia de inevitabilul sfîrşit, să înceapă altă poveste, şi mai extraordinară. La trei zile

după încheierea procesului, la doar o aruncătură de băţ, un avion argintiu pe nume *Spirit of St. Louis* a survolat Long Island dinspre vest şi a aterizat pe aerodromul Curtiss, chiar lîngă Roosevelt. Din el a coborît un tînăr zîmbitor din Minnesota despre care nu se ştia aproape nimic.

Charles Lindbergh avea 25 de ani, dar părea de 18. Avea 1,87 metri înălţime şi cîntărea 58 de kilograme. Avea un stil de viaţă aproape absurd de sănătos. Nu fuma şi nu bea – nici măcar cafea sau cola – şi nu ieşise niciodată cu o fată la întîlnire. Avea un simţ al umorului cam sinistru, plăcîndu-i la nebunie farsele care frizau cruzimea. Odată, într-o zi toridă, a umplut bidonul de apă al unui prieten cu kerosen, după care a stat şi s-a uitat hlizindu-se la amicul lui care dădea pe gît o duşcă serioasă. Prietenul a ajuns la spital. Principala lui realizare era că reuşise să se paraşuteze din mai multe avioane care se prăbuşeau decît orice alt om în viaţă, din cîte se părea. Făcuse patru sărituri cu paraşuta în situaţii critice – una de la numai 106 metri – şi cu un al cincilea avion aterizase forţat într-un smîrc din Minnesota, însă scăpase teafăr şi nevătămat. Abia se împliniseră patru ani de la primul lui zbor în simplă comandă. Ceilalţi aviatori din Long Island nu prea îi dădeau nici o şansă în traversarea cu succes a Atlanticului.

Snyder şi Gray nemaiocupînd prima pagină a ziarelor, era nevoie acum de altă poveste, iar acest tînăr încrezător şi destul de misterios din Vestul Mijlociu părea că ar putea fi tocmai ceea ce căutau. Toţi cei din tagma jurnaliştilor se întrebau acelaşi lucru: cine *era* puştiul ăsta?

Capitolul 2

Numele lui de familie era de fapt Månsson. Bunicul lui Charles Lindbergh, un suedez posac cu o barbă stufoasă şi o faţă încrîncenată, şi-a schimbat numele în Lindbergh cînd a ajuns în America, în 1859, în împrejurări deopotrivă neaşteptate şi dubioase.

Pînă cu puţin timp înainte, Ola Månsson fusese un cetăţean respectabil care, din cîte se pare, avea o căsnicie fericită, locuind cu soţia sa şi cei opt copii într-un sat de lîngă Ystad, în sudul extrem al Suediei, pe ţărmul Mării Baltice. În 1847, pe cînd avea 40 de ani, a fost ales în Riksdag, parlamentul suedez, şi a început să-şi petreacă foarte mult timp la Stockholm, aflat la 600 de kilometri mai spre nord. Acolo viaţa lui s-a complicat foarte mult. Şi-a luat ţiitoare o chelneriţă cu 20 de ani mai tînără decît el şi i-a făcut un copil din flori: pe tatăl lui Charles Lindbergh. În acelaşi timp Månsson era implicat şi într-un scandal financiar pentru că garantase în mod nefondat nişte împrumuturi bancare pentru cîţiva dintre acoliţii săi. Nu este limpede cît de grave erau acuzaţiile. Membrii familiei Lindbergh din America au susţinut întotdeauna că acuzaţiile erau născocite de adversarii lui politici. Cert este că în 1859 Ola Månsson a plecat din Suedia pe nepusă masă, nu a răspuns în nici un fel acuzaţiilor care i se aduceau, şi-a abandonat familia, s-a stabilit într-o zonă rurală din Minnesota împreună cu ibovnica lui şi copilaşul lor şi şi-a schimbat numele în August Lindbergh – aspecte pe care Charles Lindbergh le-a omis sau peste care a trecut foarte rapid în diferitele sale scrieri autobiografice.

Familia Lindbergh (numele înseamnă „muntele teilor”) s-a stabilit în apropiere de Sauk Centre, oraşul în care avea să se nască scriitorul Sinclair Lewis, aflat însă atunci la periferia civilizaţiei. În Sauk Centre, la doi ani după ce se mutaseră acolo, Lindbergh bătrînul a avut un accident îngrozitor. Pe cînd lucra la un gater, a alunecat, căzînd peste lama fierăstrăului, care i-a sfîşiat trunchiul în dreptul umărului, făcînd o gaură atît de mare, încît i se vedeau organele interne – un martor afirma că a văzut cum îi bătea inima bietului nenorocit –, iar braţul i se mai ţinea doar în cîteva tendoane care

luceau stins. Muncitorii de la gater i-au bandajat rănile cît de bine s-au priceput şi l-au dus pe Lindbergh acasă, unde a zăcut trei zile într-o agonie mută, aşteptînd să vină un doctor din St. Cloud, aflat la 65 de kilometri distanţă. Cînd doctorul a ajuns în sfîrşit, i-a amputat braţul şi i-a cusut rana care se căsca înfiorător. Se spunea că Lindbergh nu a scos aproape nici un sunet în tot acest timp. În mod remarcabil, August Lindbergh s-a recuperat şi a mai trăit 30 de ani. Stoicismul a devenit cea mai cultivată trăsătură a familiei.

Tatăl lui Charles Lindbergh, care, atunci cînd ajunsese în America, era doar un copilaş pe nume Karl August Månsson şi ştia doar suedeza, a devenit un tînăr bine făcut, dar posomorît pe nume Charles August Lindbergh. Prietenii şi colegii lui îi spuneau C.A. În tinereţe, C.A. a ajuns foarte priceput la pus capcane pentru bizami, din ale căror piei blănarii făceau scurteici şi etole pe care le vindeau sub numele mai atrăgător „focă de Hudson". C.A. a cîştigat din acest negoţ suficienţi bani ca să se întreţină în timpul studiilor sale de drept, la University of Michigan. După ce s-a calificat, şi-a deschis un birou de avocatură în Little Falls, Minnesota, s-a însurat, a făcut trei fete şi a ajuns suficient de prosper ca să-şi construiască o casă mare de lemn pe o faleză care dădea spre fluviul Mississippi, la vreo doi kilometri şi jumătate de oraş. Totul a mers ca pe roate în viaţa lui pînă în primăvara anului 1898, cînd soţia lui a murit brusc în timpul unei operaţii menite să-i îndepărteze o excrescenţă abdominală.

Trei ani mai tîrziu, C.A. s-a recăsătorit – de data asta cu o tînără profesoară de chimie din Detroit, frumuşică foc, care se angajase de curînd la liceul din Little Falls. Evangeline Lodge Land era neobişnuit de bine educată pentru o femeie la vremea aceea – şi pentru Little Falls. Şi ea absolvise University of Michigan, dar era chiar mai şcolită decît soţul ei şi mai tîrziu avea să facă şi un masterat la Columbia. În afară de atracţia fizică – erau amîndoi extrem de arătoşi –, proaspeţii soţi Lindbergh nu prea aveau nimic în comun. C.A. Lindbergh era un bărbat chipeş, dar sobru şi rezervat. Soţia lui era dificilă şi pretenţioasă. Pe 4 februarie 1902, s-a născut încă un C.A. Lindbergh – însă acesta se numea Charles August*us*, cu o silabă în plus, de un rafinament mai clasic, la al doilea prenume. Charles a moştenit de la tatăl său gropiţa din bărbie şi părul mereu ciufulit, de la mama lui înclinaţia spre visare, iar de la amîndoi tendinţa de a fi încăpăţînat. Avea să fie singurul lor copil. Micul Charles – nu i s-a spus niciodată Charlie sau alt nume de alint – a crescut într-o casă confortabilă şi bine pusă la punct

(familia avea trei servitori), dar lipsită de căldură. Părinţii lui erau aproape incapabili să manifeste afecţiune. Lindbergh şi mama lui nu se îmbrăţişau niciodată. Înainte de culcare, îşi dădeau mîna. Şi în copilărie, şi după ce a crescut, Charles îşi semna scrisorile adresate tatălui său „Al dumitale, C.A. Lindbergh”, de parcă ar fi corespondat cu directorul unei bănci.

Charles a fost un copil timid şi cam visător. În Little Falls era un ilustru necunoscut, aşa încît în 1927, cînd au năvălit jurnaliştii în orăşel ca să afle niscai anecdote de cînd era mic, nici unul dintre foştii lui colegi de şcoală nu şi-a amintit vreuna. Lindbergh însuşi, ajuns adult, spunea că nu îşi aminteşte nimic din ceea ce făcea zi de zi în copilărie. În prima lui încercare autobiografică, intitulată *Noi*, a scris doar 18 rînduri despre copilăria sa.

În 1906, cînd Charles nu împlinise nici 5 ani, tatăl său a fost ales în Congres ca membru republican, ceea ce însemna că micul Charles locuia cînd la Little Falls, unde îi plăcea, cînd la Washington, unde nu îi plăcea deloc. De aceea, a avut o copilărie plină de evenimente, însă zbuciumată. S-a bucurat de experienţe la care alţi copii nu puteau decît să viseze – s-a jucat în incinta Casei Albe şi pe holurile Capitoliului, a vizitat Canalul Panama la vîrsta de 11 ani, i-a avut colegi de şcoală pe fiii lui Theodore Roosevelt –, dar, pentru că era mai mereu pe drumuri, nu a ajuns niciodată să prindă rădăcini undeva.

Cu timpul, părinţii lui s-au înstrăinat tot mai mult. Cel puţin o dată, potrivit lui A. Scott Berg, biograful lui Lindbergh, mama sa i-a pus pistolul la tîmplă tatălui lui (după ce a aflat că o înşela cu stenografa) şi cel puţin o dată, la nervi, acesta a lovit-o. Cînd Charles avea 10 ani, aceştia se separaseră, deşi păstrau secretul, astfel încît cariera politică a lui Charles senior să nu aibă de suferit. Charles a mers la 11 şcoli pînă la terminarea liceului, iar la fiecare dintre ele s-a remarcat prin mediocritate. În toamna anului 1920, a intrat la University of Wisconsin, sperînd să devină inginer. Charles a supravieţuit în mare parte punînd-o pe mama lui să-i scrie lucrările, dar ulciorul nu merge de multe ori la apă. La jumătatea anului doi a picat la examene şi a anunţat brusc că vrea să se facă aviator. Din perspectiva părinţilor lui, era o ambiţie fără viitor. Meseria era prost plătită, implica riscuri uriaşe şi nu prea aveai cum să-ţi faci o carieră – iar nicăieri nu erau mai evidente aceste trei atribute nenorocite decît în Statele Unite.

În nici un domeniu important al tehnologiei nu a rămas vreodată America mai în urmă faţă de restul lumii decît în aviaţie în anii ’20. În

Europa se înfiinţase încă din 1919 o companie aeriană, KLM, urmată rapid şi de altele. Încă înainte de sfîrşitul anului, s-au introdus zboruri zilnice între Londra şi Paris, iar curînd numai pe această rută zburau peste o mie de pasageri pe săptămînă. Pînă la mijlocul anilor ’20 se putea zbura aproape oriunde în Europa – de la Berlin la Leipzig, de la Amsterdam la Bruxelles, de la Paris tocmai pînă la Istanbul (via Praga şi Bucureşti). În 1927, în Franţa operau nouă companii aeriene, cele britanice înregistrau aproape un milion de mile pe an, iar Germania transporta în siguranţă pînă la destinaţie 151 000 de pasageri. În America, la începutul primăverii din 1927, numărul companiilor care asigurau servicii aeriene regulate era… zero.

În America aviaţia era aproape complet nereglementată. Ţara nu avea nici un sistem de acordare a licenţelor şi nici un fel de condiţii pentru formarea piloţilor. Oricine putea să-şi cumpere un avion, în orice stare, şi să transporte legal pasageri care îl plăteau. Statele Unite aveau o atitudine atît de laxă faţă de zborurile aeriene, încît nici măcar nu ţineau o evidenţă a numărului de avioane prăbuşite şi de victime. Sursa cea mai relevantă, *Aircraft Year Book*, aduna cifrele de prin ziare. Autorii anonimi ai acestui anuar erau convinşi că absenţa reglementării era o piedică în calea progresului, pricinuind în mod inutil moartea atîtor oameni. Aceştia scriau: „De la armistiţiu, cînd avioanele au ajuns să fie accesibile oricui şi au ajuns şi pe mîinile pricepuţilor, dar şi ale nepricepuţilor, pe mîinile unor oameni responsabili, dar şi ale altora iresponsabili, se poate face estimarea prudentă că peste 300 de persoane şi-au pierdut viaţa şi 500 au fost rănite – multe dintre ele mortal – în accidente aviatice care ar fi putut fi prevenite dacă ar fi existat şi s-ar fi aplicat un statut care să reglementeze operaţiunile aeronavelor comerciale”.

Fără companii aeriene care să-i angajeze, aviatorii americani erau nevoiţi să accepte orice găseau de lucru – să stropească culturi, să plimbe cu avionul curioşi pe la bîlciuri, să-i încînte pe spectatori cu cascadorii şi acrobaţii, să arboreze pe cer bannere publicitare, să facă fotografii aeriene şi mai ales să presteze servicii poştale, singurul domeniu în care America deţinea supremaţia. Dintre toate slujbele pe care le puteau găsi piloţii, livrarea poştei era cea mai sigură din punct de vedere financiar, dar şi cea mai periculoasă: 31 dintre primii 40 de piloţi care se ocupau cu asta şi-au pierdut viaţa prăbuşindu-se cu avionul, iar accidentele au rămas frecvente în anii ’20. Piloţii care livrau poşta zburau în orice condiţii meteo şi adesea chiar şi noaptea, dar fără să aibă aproape nici o asistenţă de navigaţie. În

martie 1927, un articol din *Scientific American*, cu titlul „Raze invizibile îi ghidează pe aviatorii care fac zboruri între oraşele europene”, remarca admirativ că în Europa piloţii puteau să-şi determine poziţia instantaneu cu ajutorul unor radiobalize. În schimb, piloţii americani care se rătăceau erau nevoiţi să caute un oraş, cu speranţa că cineva scrisese numele acestuia pe acoperişul vreunei clădiri. Dacă nu găseau aşa ceva – ceea ce se întîmpla aproape mereu –, piloţii trebuiau să zboare foarte aproape de sol, încercînd să citească ce scrie pe panourile din gara localităţii respective – adesea o manevră riscantă. Ca să afle cum e vremea, de cele mai multe ori îi sunau înainte pe angajaţii gărilor de pe traseu şi îi rugau să scoată capul pe uşă şi să le spună ce văd.

Astfel de deficienţe se întîlneau în aproape toate sectoarele aviaţiei civile din America. Pînă în 1924, Detroitul, al patrulea oraş ca mărime din ţară, nici măcar nu a avut un aerodrom. San Francisco şi Baltimore nu aveau nici în 1927. Aerodromul Lambert din St. Louis, unul dintre cele mai importante din ţară datorită poziţionării sale în centrul continentului, exista doar pentru că maiorul Albert B. Lambert, pasionat de zborurile cu avionul, era dispus să-l finanţeze din buzunarul lui. Zona metropolitană a New Yorkului avea patru aerodromuri – trei în Long Island şi unul în Staten Island –, dar toate erau deţinute de persoane private sau operate de armată şi nu ofereau decît facilităţi minime. Nici unul nu avea măcar un turn de control. Nici un aerodrom din America nu avea aşa ceva.

Abia în 1925 a început ţara în sfîrşit să se ocupe cît de cît de neajunsurile sale din domeniul aeronauticii. Omul căruia îi revine cel mai mare merit în rectificarea acestor deficienţe a fost Dwight Morrow, un bancher newyorkez care habar nu avea cu ce se mănîncă aviaţia, dar care a fost numit în fruntea Comisiei Aviatice a Preşedinţiei – comisie însărcinată cu investigarea siguranţei şi eficienţei aviaţiei americane – pentru că era prieten cu preşedintele Coolidge. Printr-o coincidenţă de-a dreptul extraordinară, Morrow avea să devină în 1929 socrul lui Charles Lindbergh. Dacă lui Morrow i s-ar fi spus că înainte să se încheie deceniul fiica lui, o studentă timidă şi cerebrală de la Smith College, Massachusetts, avea să se mărite cu un pilot care livra poşta şi care mai făcuse şi cascadorii aviatice, probabil că ar fi rămas cu gura căscată. Dacă ar mai fi aflat şi că acest pilot avea să devină între timp cel mai celebru om din lume, uimirea lui probabil că ar fi fost nemărginită. În orice caz, mulţumită eforturilor lui Morrow, Legea comerţului aerian a fost promulgată de preşedintele Coolidge pe 20

mai 1926 – printr-o coincidenţă, cu un an înainte de zborul lui Lindbergh. Legea introducea unele condiţii minime privind formarea piloţilor şi inspectarea avioanelor folosite în comerţul dintre state şi cerea Ministerului Comerţului să ţină evidenţa victimelor accidentelor aviatice. Nu era mare lucru, dar era un început.

În această lume superficială şi extrem de riscantă a învăţat Charles Lindbergh să zboare cu avionul. Primul lui zbor – ba chiar prima dată cînd a văzut de aproape un avion – a fost la o şcoală de pilotaj din Lincoln, Nebraska, pe 9 aprilie 1922, la două luni după ce împlinise 20 de ani. A fost dragoste la prima vedere. Aproape imediat s-a lansat într-o carieră scurtă, dar periculoasă, făcînd acrobaţii aviatice. În mai puţin de o săptămînă zbura în picioare pe avion şi în cîteva luni se paraşuta – fără nici un instructaj anterior – de la înălţimi ameţitoare, spre încîntarea mulţimilor venite să-l vadă. Făcînd aceste lucruri, a învăţat, într-un mod cu totul informal, şi să piloteze. S-a dovedit a avea un talent ieşit din comun. La fel ca majoritatea tinerilor, Lindbergh era în stare să facă isprăvi de o nesăbuinţă uluitoare. Printre altele, piloţii care făceau acrobaţii prin zonele rurale trebuiau să-i impresioneze pe localnici cu măiestria lor, iar într-o vizită la Camp Wood, Texas, Lindbergh s-a hotărît să facă asta decolînd de pe strada principală a orăşelului – o provocare ambiţioasă, deoarece distanţa dintre stîlpii de pe marginea străzii era de doar 14 metri, iar anvergura aripilor avionului era de 13 metri şi jumătate. Pe cînd rula în viteză de-a lungul străzii, a dat de un hop, din care cauză vîrful unei aripi a agăţat un stîlp, făcînd avionul să se întoarcă de-a curmezişul drumului şi să intre prin vitrina unui magazin de bricolaj. Mare minune că au scăpat teferi şi el, şi spectatorii!

Cascadoriile i-au oferit lui Lindbergh ocazia de a acumula foarte multă experienţă practică – a făcut peste şapte sute de zboruri în doi ani –, dar pregătirea tehnică îi lipsea cu desăvîrşire. În 1924, a remediat acest neajuns înscriindu-se la un curs de un an organizat de rezerviştii din aviaţia militară, unde a primit cea mai avansată şi mai riguroasă instrucţie existentă la vremea aceea. A terminat ca şef de promoţie – pentru prima dată în viaţa lui cînd avusese rezultate bune la vreun curs –, cu gradul de căpitan. Această realizare a fost oarecum estompată de faptul că a coincis cu moartea tatălui său, în urma unei afecţiuni neurologice, în mai 1924. Cum nu erau disponibile posturi în cadrul armatei, s-a angajat ca pilot poştal pe ruta St. Louis – Chicago, unde a dobîndit genul de ingeniozitate pe care-l capeţi

atunci cînd zbori cu avioane ieftine şi temperamentale în condiţii care mai de care mai proaste. Graţie acestei ucenicii ce l-a pus în tot felul de situaţii, în primăvara anului 1927 Lindbergh era un pilot mult mai experimentat şi mai competent – şi cu mult mai talentat – decît credeau concurenţii săi. După cum avea să se dovedească, era imposibil să găseşti un pilot mai bun decît el la vîrsta de numai 25 de ani.

În multe sensuri cea mai mare realizare din 1927 a lui Charles Lindbergh nu a fost traversarea Atlanticului, ci construirea unui avion cu care să zboare peste Atlantic. A izbutit cumva să înduplece nouă afacerişti scorţoşi din St. Louis – printre care se număra şi A.B. Lambert, după care fusese botezat aerodromul – să-l susţină, convingîndu-i că un avion care ar conţine şi „St. Louis” în numele său nu putea decît să îmbunătăţească perspectivele de afaceri ale oraşului. Era o propunere extrem de riscantă. Cel mai probabil, sponsorii săi aveau să fie asociaţi pentru totdeauna cu moartea inutilă a unui tînăr pilot idealist, însă, dacă le-a trecut cumva gîndul acesta prin minte, se pare că nu i-a deranjat deloc. În 1926, spre sfîrşitul toamnei, Lindbergh reuşise să smulgă de la sponsorii săi promisiunea că îi vor finanţa proiectul cu 13 000 de dolari – plus 2 000 banii lui –, o sumă nu tocmai generoasă, dar care, cu puţin noroc, spera el, avea să-i ajungă pentru un monoplan capabil să traverseze un ocean.

La începutul lui februarie 1927, Lindbergh a luat trenul pînă la New York ca să se întîlnească cu Charles Levine, proprietarul avionului *Columbia*. Era acelaşi avion care, două luni mai tîrziu, avea să stabilească un nou record mondial pentru anduranţă, pilotat de Chamberlin şi Acosta. Chamberlin a fost şi el prezent la întîlnirea din februarie, ca şi genialul şi blajinul proiectant al avionului, Giuseppe Bellanca, deşi nici unul dintre ei nu prea a avut vreun cuvînt de spus.

S-au întîlnit în biroul lui Levine din Woolworth Building, în Manhattan. Levine l-a ascultat pe Lindbergh, apoi a căzut de acord să-i vîndă lui avionul pentru 15 000 de dolari – lucru destul de surprinzător avînd în vedere că, pînă în acel moment, Chamberlin se aştepta să zboare chiar el la Paris cu aeroplanul acela. Plus că era un adevărat chilipir – un preţ foarte bun pentru unul dintre cele mai bune avioane din lume şi singurul capabil să-l ducă pe Lindbergh pînă în Europa. În culmea fericirii – şi pe bună dreptate –, Lindbergh s-a întors la St. Louis ca să emită un cec şi să se asigure de susţinerea sponsorilor săi, apoi a plecat iar la New York ca

să încheie tranzacţia. Cînd Lindbergh i-a înmînat lui Levine un cec de bancă ce acoperea integral suma convenită, acesta din urmă i-a aruncat într-o doară că, deşi erau dispuşi să încheie tîrgul, aveau, desigur, să-şi rezerve dreptul de a alege ei echipajul.

Lindbergh a simţit că se prăbuşeşte cerul peste el. Propunerea era de-a dreptul ridicolă. Evident că nu avea de gînd să cumpere avionul şi apoi să-l lase pe pilotul ales de Levine să zboare peste ocean şi să se umple de glorie. Lindbergh tocmai descoperise, ca atîţia alţii înaintea lui şi după el, că, atunci cînd venea vorba de afaceri, Charles A. Levine era un geniu malefic. Aproape toţi cei care aveau de-a face cu Levine ajungeau să-l dispreţuiască şi să nu mai aibă încredere în el. Chiar şi Bellanca avea s-o termine cu el înainte de sfîrşitul lunii iunie. Lindbergh şi-a luat cecul înapoi şi s-a întors cu coada între picioare la St. Louis.

Acum Lindbergh părea că se află într-o situaţie fără ieşire. Disperat, a telegrafiat unei mici companii din San Diego, Ryan Airlines, întrebînd dacă aceasta ar putea construi un avion care să traverseze Atlanticul şi, dacă da, cît l-ar costa şi în cît timp ar fi gata. Răspunsul a venit rapid şi l-a făcut să-i mai vină inima la loc. Ryan putea construi avionul în 60 de zile pentru suma de 6 000 de dolari, plus preţul motorului, pe care avea să-l instaleze contra cost. Se pare că Ryan avea nevoie de această comandă la fel de mult cum avea Lindbergh nevoie de avion.

Pe 23 februarie, la mai puţin de trei săptămîni după ce împlinise 25 de ani şi cu trei luni înainte de zborul său spre Paris, Lindbergh a ajuns la fabrica deţinută de Ryan Airlines în San Diego. Acolo s-a întîlnit cu preşedintele companiei, B.F. Mahoney, şi cu inginerul-şef, Donald Hall, amîndoi doar cu puţin mai în vîrstă decît el. Deşi compania se numea Ryan, respectivul Ryan i-o vînduse lui Mahoney cu cîteva săptămîni înainte – atît de recent, încît nici nu avuseseră timp să-i schimbe numele. Donald Hall se angajase la această companie de numai o lună, ceea ce a fost un noroc chior pentru Lindbergh, pentru că Hall era un inginer talentat şi sîrguincios – exact ce îi trebuia lui Lindbergh.

În cele două luni care au urmat, toţi angajaţii de la Ryan – 35 de oameni – au muncit pe brînci la avionul lui Lindbergh. Hall a trudit pînă la epuizare – la un moment dat 36 de ore încontinuu. Altfel avionul nu ar fi putut fi construit atît de repede, dar atunci angajaţii de la Ryan aveau toate motivele să muncească din greu. Ryan nu avea deloc comenzi, fiind în pragul falimentului atunci cînd a apărut Lindbergh. E greu de imaginat ce or

fi crezut angajaţii despre tinerelul ăsta deşirat din Vestul Mijlociu care se învîrtea pe-acolo, bătîndu-i la cap cu tot felul de întrebări pînă îi scotea din sărite. Totuşi, Lindbergh şi Hall s-au înţeles foarte bine, iar asta era ceea ce conta.

Spirit of St. Louis avea la bază modelul altui avion, Ryan M-2, însă era nevoie de multe ajustări pentru ca aparatul să poată efectua un zbor transatlantic. Din cauza carburantului, care cîntărea exagerat de mult, Hall a trebuit să reproiecteze aripile, fuzelajul, trenul de aterizare şi eleroanele, lucru deloc uşor. De nevoie, în mare parte mergeau pe bîjbîite şi improvizau – uneori într-o măsură de-a dreptul alarmantă. Dîndu-şi seama că nu ştiu foarte clar care este distanţa dintre New York şi Paris pe ruta cea mai directă, s-au dus la bibliotecă şi au măsurat distanţa pe un glob, cu o bucăţică de sfoară. Cam aşa a fost construit unul dintre cele mai grozave avioane din istorie.

Lindbergh nu voia să fie prins la mijloc între motor şi rezervor – prea mulţi piloţi fuseseră zdrobiţi astfel cînd trebuiseră să aterizeze forţat –, aşa că rezervorul principal a fost plasat în partea din faţă a avionului, unde se afla de obicei cockpitul, acesta fiind mutat mai în spate. Asta însemna că nu mai avea vizibilitate în faţă, dar îl deranja mai puţin decît s-ar putea crede. Oricum la decolare nu vedea solul din faţă din cauză că, în timpul rulării, avioanele tindeau să-şi înalţe botul, iar odată desprins de sol, avea să zboare pe deasupra întinderii pustii a oceanului, neavînd de ce să se izbească. Mai putea zări cîte ceva în faţă printr-o manevră ce implica înclinarea uşoară a avionului, dar fără să schimbe direcţia de zbor, astfel încît să arunce un ochi prin fereastra laterală. Însă unul dintre mecanici, un anume Charlie Randolph, care făcuse parte din echipajul unui submarin, a instalat un periscop simplu pe care Lindbergh să-l poată folosi dacă era nevoie – dar nu a fost cazul.

Avionul pe care l-au construit nu era nici pe departe ultimul răcnet în materie de tehnologie. Lindbergh zbura cu două pedale de picior şi cu o manşă între picioare. Panoul de comandă nu avea decît zece aparate de bord destul de rudimentare – 11 cu tot cu ceas. Sărea în ochi faptul că lipsea indicatorul nivelului de combustibil. Lindbergh nu prea avea încredere în aşa ceva. Urma să-şi calculeze singur consumul de combustibil, deşi nu avea oricum ce face şi asta era aşa, doar un exerciţiu: combustibilul ori avea să-i ajungă, ori nu. Nici frîne nu existau. În 1927 avioanele nu prea aveau aşa ceva. În majoritatea cazurilor nici nu conta, dar avea să se dovedească a

fi o deficienţă cam neliniştitoare mai tîrziu, cînd se adunau mulţimi de oameni pe piste de fiecare dată cînd ateriza Lindbergh.

Cadrul avionului era acoperit cu bumbac dat cu şase straturi de vopsea cu pigment de aluminiu – un soi de lac parfumat care făcea bumbacul să se strîngă bine în jurul scheletului din lemn şi tuburi de oţel. Deşi *Spirit of St. Louis* părea a fi metalic şi era adesea descris astfel prin ziare, numai capota metalică de pe botul avionului era efectiv din metal. Cu doar un strat subţire de pînză între Lindbergh şi lumea exterioară, *Spirit of St. Louis* scotea un huruit asurzitor şi părea îngrijorător de fragil. Ca şi cum ai fi traversat oceanul într-un cort. Pe vremea lui Lindbergh şi a celorlalţi concurenţi care visau să traverseze Atlanticul, încă nu apăruse o mare invenţie nerecunoscută a acelei epoci – alcladul, un nou tip de aluminiu necoroziv inventat de Alcoa şi lansat în acelaşi an. În următorii optzeci de ani (pînă la introducerea fibrelor de carbon) practic toate avioanele construite în lume au avut un înveliş de alclad – dar nu şi în vara anului 1927. Lindbergh avea măcar o elice de metal, mult mai sigură şi mai rezistentă la fisuri decît elicele de lemn folosite pînă nu demult. Faţă de rivalii lor europeni, aviatorii americani aveau şi un avantaj de care deocamdată nu îşi dădea seama nimeni. Toţi foloseau combustibil de aviaţie din California, care ardea mai curat şi era mai eficient. Nu ştia nimeni de ce este mai bun deoarece încă nu pricepea nimeni ce e cu cifrele octanice – asta avea să urmeze abia în anii ’30 –, dar acesta a fost motivul pentru care majoritatea avioanelor americane au reuşit să traverseze oceanul, în timp ce altele s-au pierdut în larg.

Cînd a fost gata, *Spirit of St. Louis*, aşa cum s-a spus adesea, era un fel de rezervor de combustibil zburător – şi cam atît. Deşi era cu mult mai agil decît avioanele construite cu cîţiva ani înainte, tot avea o grămadă de elemente care opuneau rezistenţă la înaintare: cilindrii ieşiţi în afară ai motorului, montanţi şi hobane fără număr şi mai ales trenul de aterizare fix, cu două roţi atîrnînd în gol, în calea vîntului – toate acestea aveau acelaşi efect ca atunci cînd scoţi braţul pe geam în timp ce mergi cu maşina. Ca să eficientizeze consumul, a fost eliminată orice greutate care nu era absolut necesară. Lindbergh nu a luat cu el nimic ce nu i-ar fi trebuit. Se spune că ar fi decupat pînă şi marginile albe ale hărţilor.

Din cauza numeroaselor compromisuri făcute la proiectare, avionul nu era nici pe departe atît de stabil cum ar fi trebuit – ceea ce îl îngrijora foarte tare pe Hall –, dar nu mai era timp pentru îmbunătăţiri şi Lindbergh era

convins, probabil pe bună dreptate, că, dacă avea mai multă bătaie de cap, măcar aşa nu îl mai apuca somnul. „Lindbergh nu a vrut un avion inovator”, spune Alex Spencer de la Muzeul Naţional Smithsonian al Aerului şi Spaţiului din Washington. „Nu a vrut decît tehnologie experimentată şi testată.”

Numai motorul, un Wright J-5 Whirlwind de 223 de cai-putere, era un model nou – singurul element al avionului care era fără discuţie de ultimă tehnologie. J-5 era răcit cu aer, ceea ce îl făcea să fie mai simplu, mai uşor şi mai sigur decît motoarele convenţionale răcite cu apă, şi mai avea două avantaje. Era prima maşinărie din lume în care fuseseră încorporate supapele răcite cu sodiu ale lui Samuel Heron, ceea ce elimina problema foarte serioasă a supapelor de evacuare arse, şi avea culbutoare cu autolubrifiere, supapele putînd astfel să-şi facă treaba ore în şir fără să trebuiască verificate. J-5 a fost folosit pentru prima dată în survolarea de către Richard Byrd a Polului Nord, în 1926, şi a funcţionat ca uns. Ironia sorţii, după cum vom vedea, este că Byrd probabil că nici măcar nu s-a apropiat de Polul Nord.

Lindbergh a făcut primul zbor de probă pe 28 aprilie, la fix două luni după ce făcuse comanda. Avionul s-a comportat mai bine decît îndrăznise să spere. Era agil şi rapid – a atins 205 kilometri pe oră la primul zbor – şi se desprindea fără ezitare de sol, cel puţin fără o încărcătură prea mare. În următoarele zece zile, Lindbergh a mai făcut 22 de ture cu avionul – majoritatea scurte zboruri de testare, de cinci-zece minute. Într-o serie de teste efectuate pe 4 mai, a crescut gradual masa carburantului de la 38 de galoane la 300, însă atunci cînd avea să decoleze de la New York urma să aibă la bord cu 150 de galoane mai mult. Nu a îndrăznit să forţeze mai tare avionul din cauză că era foarte periculos să aterizezi cu rezervoarele pline. Capacităţile reale ale avionului aveau să fie testate o singură dată: chiar în timpul zborului spre Paris.

Acum Lindbergh stătea ca pe ace. De la New York a sosit vestea că şi *America* lui Byrd, şi *Columbia* lui Levine erau gata să pornească la drum. Singurul lucru care le împiedica era vremea proastă. Apoi s-a aflat că Nungesser şi Coli plecaseră de la Paris şi erau în drum spre America. Deznădăjduit, Lindbergh s-a gîndit să-şi schimbe complet planurile şi să încerce să devină primul pilot care traversa Pacificul, zburînd către Australia prin Hawaii – o provocare cu mult mai mare, în care, cel mai probabil, şi-ar fi pierdut viaţa. A renunţat totuşi imediat la ideea asta atunci

cînd s-a aflat că Nungesser şi Coli erau daţi dispăruţi şi presupuşi morţi. Dacă reuşea să ajungă la New York pînă să se potolească furtunile care măturau mare parte a continentului, mai avea o şansă.

În după-amiaza zilei de 10 mai, pe la 4 fără ceva – ora Californiei –, Charles Lindbergh a urcat în cockpitul noului său avion spilcuit şi a decolat. După ce s-a înălţat, a virat spre est şi, cu încrederea nemărginită a tinereţii, s-a îndreptat către St. Louis, unde îl aştepta o vreme atît de rea, cum nu se mai pomenise în America de mulţi ani.

Capitolul 3

Aproape nimeni nu îşi amintea să mai fi apucat vreodată o vreme ca asta. Luni în şir, a plouat încontinuu în mare parte din ţară, uneori aşa de abundent, cum nu se mai pomenise. În sudul statului Illinois au căzut peste 600 mm de precipitaţii în trei luni; în anumite zone din Arkansas cu mult peste 900 mm. Nenumărate rîuri şi fluvii – San Jacinto din California, Klamath, Willamette şi Umpqua din Oregon, Snake, Payette şi Boise din Idaho, Colorado din statul Colorado, Neosho şi Verdigris din Kansas, Ouachita şi St. Francis din Arkansas, Tennessee şi Cumberland din sud, Connecticut din Noua Anglie – şi-au ieşit din matcă. S-a estimat că, între sfîrşitul verii din 1926 şi primăvara următoare, pe teritoriul celor 48 de state americane au căzut atîtea precipitaţii, încît ar fi putut forma un cub de apă cu latura de 400 de kilometri. Asta înseamnă o grămadă de apă – şi nu era decît începutul.

În Vinerea Mare, pe 15 aprilie, o furtună violentă mitralia treimea centrală a Americii cu ploi de o durată şi o intensitate pe care oamenii nu aveau să le uite prea repede. Din vestul Montanei pînă în Virginia de Vest şi din Canada pînă în Golful Mexic, ploua de parcă venise Potopul, nu altceva. Mai peste tot au căzut 150-200 de milimetri şi în unele locuri s-au înregistrat chiar peste 300 mm. Acum aproape toată apa asta se scurgea în pîraie şi rîuri umflate care se năpusteau, cu o intensitate nemaivăzută, către marea arteră centrală a continentului, fluviul Mississippi. Fluviul şi afluenţii săi îşi adună apele de pe 40% din teritoriul Americii, peste 2,5 milioane de kilometri pătraţi acoperind 31 de state (şi două provincii canadiene), şi niciodată în istorie acest bazin hidrografic nu mai fusese forţat la maximum, cum se întîmpla acum.

Un fluviu pe punctul să se reverse este înfricoşător şi nu prevesteşte nimic bun, iar Mississippi începuse acum să pară că clocoteşte de o furie năvalnică şi brutală ce îi îngrijora chiar şi pe cei care văzuseră multe la viaţa lor. De-a lungul cursului superior al fluviului oamenii stăteau pe maluri şi priveau tăcuţi obiectele purtate de ape – copaci, vaci moarte,

acoperişuri de şoproane –, după care puteau să-şi dea seama ce măcel fusese mai în nord. La St. Louis debitul fluviului atingea 56 600 000 de metri cubi pe secundă – o rată fenomenală, de două ori mai mare decît volumul înregistrat în timpul marilor inundaţii din 1993. Nu trebuia să fii cine ştie ce specialist ca să-ţi dai seama că situaţia era foarte instabilă. De-a lungul fluviului, armate de oameni cu lopeţi şi saci de nisip consolidau digurile, însă presiunea apei era copleşitoare. Pe 16 aprilie, la un cot uriaş pe care îl formează fluviul în sud-estul statului Missouri, aproape de o mică localitate numită Dorena, a cedat primul dig. Malul de pămînt s-a rupt pe o lungime de vreo 350 de metri şi prin spărtură au năvălit apele ca din cascada Niagara. Vuietul se auzea de la kilometri distanţă.

Curînd digurile din amonte şi din aval plesneau ca nasturii unei cămăşi prea strîmte. La Mounds Landing, Mississippi, o sută de muncitori de culoare, păziţi de indivizi înarmaţi cu puşti ca să nu fugă din locul unde munceau, au fost măturaţi de ape cînd a cedat un dig. Nu se ştie de ce, medicul legist a înregistrat doar două decese. În unele locuri, apa a năvălit cu aşa o viteză, încît oamenii nu au mai avut nici o şansă. La Winterville, Mississippi, 23 de femei şi copii au pierit cînd casa în care se adăposteau a fost luată de ape.

În prima săptămînă din mai, inundaţiile se întindeau pe 800 de kilometri, din sudul statului Illinois pînă în New Orleans, lăţindu-se în unele locuri chiar şi pe 250 de kilometri. Cu totul, o suprafaţă aproape cît Scoţia era acoperită de ape. Din aer, valea fluviului Mississippi semăna cu unul dintre Marile Lacuri – şi, deocamdată, chiar era un lac imens. Statisticile marii inundaţii au fost consemnate cu o precizie terifiantă: 16 570 627 de acri de teren inundat; 203 504 clădiri distruse sau grav afectate; 637 476 de persoane rămase fără adăpost. Numărul animalelor pierdute a fost notat cu aceeaşi minuţie: 50 490 de vite, 25 325 de cai şi catîri, 148 110 porci, 1 276 570 de găini şi alte păsări de curte. În mod ciudat, singurul lucru care nu a fost notat cu atenţie a fost numărul victimelor umane, dar cu siguranţă acesta depăşea 1 000 – ajungînd, poate, la cîteva mii. Aici meticulozitatea lipsea pentru că, din păcate, foarte multe victime erau oameni săraci şi persoane de culoare. Şocant este că s-a acordat mai multă atenţie pierderilor din rîndul animalelor decît din rîndul oamenilor. Cam la fel de şocant este şi faptul că în afara zonelor afectate ziarele au scris, aproape în fiecare zi, mai mult despre procesul criminalilor Ruth Snyder şi Judd Gray decît despre inundaţii.

Lăsînd la o parte faptul că americanii nu prea le-au băgat în seamă, inundaţiile provocate de revărsarea fluviului Mississippi în 1927 au fost cea mai mare catastrofă naturală din SUA ca amploare, durată şi număr de vieţi afectate. Pagubele de ordin economic au atins o scară atît de mare, încît nici măcar nu s-a putut face un calcul. Estimările variau de la 250 de milioane la un miliard de dolari. Nu a fost cea mai devastatoare catastrofă din istoria Americii, dar a distrus mai multe vieţi şi proprietăţi decît oricare alta şi a durat cu mult mai mult. În total, fluviul Mississippi avea să fie la nivelul critic de viituri 153 de zile la rînd.

Din fericire, America avea un fiu de un sînge-rece uluitor – un fel de supraom, cum îşi spunea chiar el cu o totală lipsă de modestie în corespondenţa sa privată – la care putea apela în momente de criză, cum era acesta. Numele lui era Herbert Hoover. Curînd avea să fie cel mai ridiculizat preşedinte de la acea vreme – realizare demnă de luat în seamă pentru cineva care a fost ales în funcţie în acelaşi deceniu ca Warren G. Harding –, dar în primăvara anului 1927 era, de departe, omul în care lumea avea cea mai mare încredere. În mod curios, a fost de asemenea poate cel mai antipatic erou odrăslit vreodată de America. Vara anului 1927 avea să accentueze aceste două atribute ale sale.

Herbert Clark Hoover s-a născut în 1874, la 50 de kilometri vest de Mississippi (avea să fie primul preşedinte născut la vest de acest hotar cu o profundă semnificaţie simbolică), în cătunul West Branch din Iowa, într-o căsuţă albă, care există şi astăzi. Părinţii săi, nişte quakeri cucernici, au murit foarte devreme – tatăl său de febră reumatică pe cînd micul Bert avea numai şase anişori, iar mama lui de febră tifoidă, trei ani mai tîrziu –, aşa că el a ajuns să locuiască împreună cu un unchi şi o mătuşă din Oregon. Aceste rude posace, tot quakeri zeloşi, tocmai îşi pierduseră fiul mult iubit, aşa încît au avut grijă ca Bert să simtă clipă de clipă pe umeri povara deprimantă a morţii în anii lui de formare. Dacă a fost cumva vesel din fire – ceea ce nu e sigur –, nu a mai rămas nici urmă de aşa ceva după experienţele sale din adolescenţă. Herbert Hoover a trăit pînă la 90 de ani, iar în tot acest timp, din informaţiile pe care le avem, nu a simţit gustul bucuriei adevărate nici măcar un moment.

Deşi nu a terminat liceul – unchiul lui, neţinînd cont de faptul că băiatul era inteligent, l-a trimis să lucreze drept curier în Salem –, Hoover s-a ambiţionat să devină un om educat. În 1891, la vîrsta de 17 ani, a trecut

examenele de admitere la nou-înfiinţata Leland Stanford Junior University (sau pur şi simplu Stanford, cum îi spunem astăzi), care pe atunci oferea cursuri gratuit. Aşadar, a făcut parte din prima generaţie de studenţi ai Universităţii Stanford. A studiat geologia şi tot aici a cunoscut-o şi pe viitoarea lui soţie, Lou Henry, care, întîmplător, era tot din Iowa. (Aveau să se căsătorească în 1899.) După terminarea facultăţii, Hoover s-a angajat la singurul loc de muncă pe care l-a găsit, într-o mină de aur din Nevada City, California, unde încărca cu minereu şi împingea un vagonet zece ore pe zi, şapte zile pe săptămînă, fiind plătit cu 20 de cenţi pe oră – un salariu de mizerie chiar şi pentru vremea aceea. Nu pare să-l fi deranjat nici o clipă faptul că minerii cu care lucra nu aveau să scape niciodată de soarta asta. Hoover credea foarte mult în ideea că oamenii îşi croiesc singuri destinul – după cum a şi demonstrat chiar el.

În 1897, cînd avea doar 20 şi ceva de ani, Hoover a fost angajat de o mare şi venerabilă companie minieră britanică, Bewick, Moreing & Co., iar în următorul deceniu, în calitate de inginer-şef şi expert, a călătorit încontinuu prin toată lumea – în Birmania, China, Australia, India, Egipt şi în alte locuri în care compania avea interese mineralogice. În şase ani, Hoover a făcut înconjurul lumii de cinci ori. A supravieţuit răscoalei populare I-he-tuan din China, şi-a croit drum prin junglele din Borneo, a traversat călare pe cămile pustietatea roşiatică din vestul Australiei, s-a bătut pe burtă cu Wyatt Earp şi Jack London într-un saloon din Klondike, a înnoptat lîngă marile piramide din Egipt. A avut parte de experienţe bogate şi memorabile pentru un tînăr ca el, dar nu a fost impresionat de nici una dintre ele. În memoriile sale, scrise spre sfîrşitul vieţii, Hoover admite placid că în tinereţe a vizitat multe locuri minunate şi că a văzut o mulţime de lucruri extraordinare, dar îl informează pe cititor că nu intenţionează să povestească despre ele. „Pentru cei interesaţi [de romantism şi aventură] sînt biblioteci întregi de cărţi a căror acţiune este plasată în orice decor geografic”, spune el. Cititorului îi serveşte în schimb o trecere în revistă extrem de plictisitoare a sarcinilor pe care le-a îndeplinit şi a mineralelor pe care le-a extras. Viaţa lui a însemnat doar muncă. Nimic altceva.

După un deceniu de muncă pe teren, Hoover a fost adus înapoi la Londra şi a devenit partener la Bewick, Moreing & Co. Acum familist, cu doi băieţi mici, s-a mutat într-o casă mare de pe Campden Hill, în Kensington, devenind un personaj important în comunitatea oamenilor de afaceri britanici. Mai avea şi oarece viaţă socială, dar nu se descurca prea

bine. Dineurile găzduite la el acasă aveau loc într-o muţenie aproape totală. „Nu a fost auzit niciodată făcînd referire la vreun poem, o piesă de teatru, o operă de artă”, scria un observator. În schimb, s-a tot îmbogăţit – a strîns vreo patru milioane de dolari înainte să împlinească 40 de ani.

Foarte probabil, şi-ar fi trăit viaţa putred de bogat, dar pierdut în anonimat dacă situaţia nu ar fi luat brusc o întorsătură care l-a aruncat în mod neaşteptat în lumina reflectoarelor. Cînd a izbucnit războiul, Hoover, fiind un american de frunte, a fost chemat ca să ajute la evacuarea altor americani rămaşi în Europa – în mod remarcabil, erau cam 120 000 – şi s-a achitat de această însărcinare cu atîta eficienţă şi distincţie, încît i s-a propus provocarea mult mai mare de a prezida noua Comisie pentru Asistenţă Umanitară din Belgia.

Belgia era devastată de război, fermele erau distruse, fabricile închise, rezervele de alimente confiscate de nemţi. Opt milioane de belgieni erau cu adevărat în pericol să moară de foame. Hoover a reuşit să găsească şi să distribuie alimente în valoare de 1,8 milioane de dolari pe săptămînă, în fiecare săptămînă, timp de doi ani şi jumătate – în total, 2,5 milioane de tone –, făcîndu-le să ajungă la oameni care altfel nu ar fi avut ce mînca. A făcut un lucru cu adevărat extraordinar. A fost cel mai amplu efort de asistenţă umanitară întreprins vreodată în lume, transformîndu-l, aşa cum şi merita, în erou internaţional. În 1917, se estima că Hoover salvase mai multe vieţi decît orice altă persoană din toată istoria. Un entuziast l-a numit „cel mai mare umanitarist de la Iisus Hristos încoace”, ceea ce, desigur, este cel mai generos compliment posibil. Eticheta asta a prins la public. Pentru întreaga lume, a devenit „Marele Umanitarist”.

Două aspecte justificau reputaţia glorioasă de care se bucura Hoover: îşi îndeplinea mereu îndatoririle cu eficienţă neobosită şi rapiditate şi se asigura că toată lumea află de realizările sale. Myron Herrick, destoinicul ambasador american la Paris, a făcut şi el tot felul de isprăvi eroice în Franţa aflată sub ocupaţie, fără ca posteritatea să-i fie recunoscătoare, dar asta pentru că nici nu avea nevoie să-i mulţumească cineva. În schimb, Hoover se asigura cu meticulozitate că fiecărei fapte bune asociate cu numele lui i se atribuia o importanţă maximă şi că era detaliată într-un comunicat de presă.

De fapt, Hoover nu a simţit aproape nimic pentru cei pe care i-a salvat. A refuzat să viziteze locurile unde se distribuiau ajutoare umanitare ori să interacţioneze în vreun fel cu victimele nefericite pe care le ajuta. Odată,

cînd un asistent l-a condus, candid, la o bucătărie mobilă din Bruxelles, Hoover a dat înapoi. „Să nu care cumva să mai văd aşa ceva vreodată!”, s-a răstit el. Celor care l-au cunoscut li se părea un om total lipsit de sentimente. O cunoştinţă nota cum vorbea Hoover despre activităţile sale umanitare din Europa fără pic de emoţie. „Nu a manifestat nici măcar o dată vreo urmă de emoţie şi nu mi-a descris în nici un fel tragediile care se petreceau”, povestea prietenul respectiv, uimit.

De asemenea, Hoover nu tolera deloc nimic din ceea ce părea că i-ar putea ştirbi din prestigiu. Atunci cînd un articol din *The Saturday Evening Post* a sugerat – în mod eronat – că biroul din New York al Comisiei pentru Asistenţă Umanitară din Belgia era de fapt partea cea mai importantă şi mai productivă a întregii operaţiuni şi că adevăratul lider al Comisiei era preşedintele său american, Lindon Bates, Hoover şi-a cam ieşit din pepeni. A trimis în grabă o scrisoare lungă în care afirma că articolul conţinea „46 de neadevăruri absolute şi 36 de lucruri spuse pe jumătate”, după care le lua pe fiecare pe rînd. A dispus ca biroul din New York să nu mai dea nici un comunicat de presă şi să ceară aprobare dinainte pentru orice anunţ, prin biroul lui Hoover de la Londra, limitîndu-i astfel serios capacitatea de a atrage donaţii.

Pentru Hoover, Belgia a fost doar începutul. Noul lui rol în viaţă era să soluţioneze crize. Cînd a intrat America în război, preşedintele Woodrow Wilson l-a chemat pe Hoover în ţară şi i-a cerut să ocupe funcţia de administrator al rezervelor naţionale de alimente, avînd grijă de toate aspectele legate de producţia de alimente a Americii pe timp de război, ca să se asigure că se cultivă suficient, că fiecare cetăţean este hrănit pe săturate şi că speculanţii sînt eliminaţi. Hoover a născocit sloganul „Hrana va cîştiga războiul” şi l-a promovat atît de eficient, încît milioane de oameni au rămas cu impresia că Hoover a avut meritul principal în victoria Americii. La sfîrşitul războiului, a fost trimis înapoi în Europa ca să salveze iarăşi milioane de oameni care mureau de foame; de data aceasta era şeful Administraţiei Americane de Întrajutorare. Era cea mai mare provocare de pînă atunci. Hoover răspundea de bunăstarea a 400 de milioane de oameni. A supervizat operaţiuni de asistenţă umanitară în peste 30 de ţări. Numai în Germania, Administraţia deschisese 35 000 de centre de distribuţie a hranei, ce asigurau împreună 300 de mese calde unor oameni care altfel nu ar fi avut ce mînca.

Austria era într-o situaţie deosebit de dificilă atunci cînd a ajuns Hoover acolo. „Pacificatorii făcuseră tot ce le stătuse în putinţă să lase Austria fără nici o fărîmă de mîncare”, nota Hoover sec în memoriile sale. (Pentru cineva căruia îi lipsea cu desăvîrşire simţul umorului în viaţa personală, scrierile sale erau adesea de o ironie muşcătoare.) Hoover estima că Austria avea nevoie de ajutoare alimentare în valoare de 100 de milioane de dolari ca să reziste pînă la următoarea recoltă, dar nu putea strînge nici măcar o mică parte. Statele Unite nu puteau acorda asistenţă, deoarece legea americană interzicea împrumuturile către state inamice, chiar şi după ce nu mai erau inamice. Hoover a găsit soluţia: a aranjat ca America să împrumute 45 de milioane de dolari Marii Britanii, Franţei şi Italiei, iar ele să împrumute aceşti bani mai departe Austriei, cu condiţia ca banii să fie folosiţi pentru a cumpăra alimente de la americani. A fost o soluţie foarte deşteaptă, care evita înfometarea populaţiei şi în acelaşi timp îi ajuta şi pe fermierii americani să scape de produsele excedentare, dar care a generat, evident, stupoare în rîndul celor trei naţiuni aliate ulterior, cînd Congresul a insistat ca ele să ramburseze împrumutul pe care Austria nu fusese în stare să-l plătească. Aliaţii au arătat că nu ei împrumutaseră propriu-zis banii şi că nu le ieşise nimic din toată afacerea asta, în timp ce fermierii americani erau cu 45 de milioane de dolari mai bogaţi. Însă Congresul, deloc impresionat, a insistat ca ei să plătească. Astfel de acţiuni alimentau prosperitatea Americii, dar nu prea îi creşteau popularitatea sau prestigiul peste hotare.

Nimic din toate acestea nu s-a întors împotriva lui Hoover, pe care părea să nu îl atingă niciodată nimic. De fapt, la o privire mai atentă, ne dăm seama că Hoover nu era chiar aşa de eroic şi de nobil cum credeau majoritatea contemporanilor săi. Un jurnalist de investigaţie pe nume John Hamill, într-o carte intitulată *The Strange Career of Mr. Hoover under Two Flags*, afirma că Hoover a profitat personal – şi substanţial – de pe urma programului de ajutor alimentar acordat Belgiei. Această acuzaţie nu a fost dovedită niciodată – poate, trebuie precizat, şi pentru că era neîntemeiată –, însă alta, mult mai gravă, era reală. În timpul războiului, ca parte a operaţiunilor sale de afaceri, Hoover a cumpărat ilegal substanţe chimice din Germania. Aceasta era o infracţiune extrem de gravă pe timp de război. Remarcabil este că a făcut-o nu pentru că produsele acelea chimice nu s-ar fi găsit în Marea Britanie, ci pur şi simplu întrucît cele nemţeşti erau mai ieftine. Nu i s-a părut că ar fi ciudat din punct de vedere moral să susţină

economia germană în timp ce Germania încerca să-i ucidă pe fiii şi fraţii oamenilor cu care el lucra şi în mijlocul cărora trăia. Mi se pare extraordinar că, doar cu un deceniu şi ceva înainte să devină preşedinte al Statelor Unite, Herbert Hoover, Marele Umanitarist, a fost implicat într-o faptă pentru care ar fi putut să fie scos afară, lipit de un zid şi împuşcat.

În 1919, cînd şi-a încheiat treburile în Europa, Hoover s-a întors de tot în Statele Unite. Locuise 20 de ani în străinătate şi se simţea cam străin în propria ţară, dar era atît de venerat, încît era curtat de *ambele* partide politice, care îl voiau drept candidat la preşedinţie. S-a scris adesea că Hoover fusese plecat atît de mult timp, încît nici nu mai ştia dacă este republican sau democrat. Ei bine, nu e chiar aşa. Se înscrisese în Partidul Republican în 1909. Dar e adevărat că nu îl interesa prea tare politica şi că nu votase niciodată la alegerile prezidenţiale. În martie 1921, a ajuns să facă parte din cabinetul lui Warren G. Harding ca ministru al Comerţului. După moartea subită a lui Harding în 1923, a rămas în aceeaşi funcţie şi în mandatul lui Calvin Coolidge.

Hoover a fost sîrguincios şi destoinic în ambele administraţii, dar avea uluitor de puţine calităţi care să-l facă simpatic. Era un om rece, vanitos, irascibil şi aspru. Nu le mulţumea niciodată subalternilor şi nu îi întreba dacă sînt mulţumiţi sau dacă le merge bine. Nu părea să aibă capacitatea de a întreţine relaţii calde sau prieteneşti. Nu îi plăcea nici măcar să dea mîna cu oamenii. Deşi Coolidge avea un simţ al umorului cam ca al unui plod uşor înapoiat – una dintre farsele lui preferate era să-i sune pe toţi servitorii de la Casa Albă odată, apoi să se ascundă după draperii, ca să se delecteze cu haosul astfel creat –, măcar avea aşa ceva. Ceea ce nu se poate spune şi despre Hoover. Unul dintre cei mai apropiaţi asociaţi ai săi spunea că în 30 de ani nu îl auzise niciodată pe Hoover rîzînd în hohote.

Coolidge nu prea a ţinut strîns frîiele statului. Administraţia pe care a condus-o a fost, după cum spunea un observator, „înclinată spre trîndăvie”. Secretarul Trezoreriei, Andrew Mellon, şi-a petrecut o mare parte din carieră implementînd reduceri de taxe care, în mod convenabil, îl făceau pe el mai bogat. Potrivit istoricului Arthur M. Schlesinger Jr., printr-o singură lege Mellon şi-a făcut cadou o reducere de impozit mai mare decît cea de care se bucura aproape toată populaţia statului Nebraska la un loc. Mellon punea Fiscul să-i trimită pe cei mai buni oameni ai săi ca să-i pregătească declaraţiile de venit astfel încît acesta să pară cît mai mic posibil. Serviabil,

şeful Fiscului chiar i-a oferit lui Mellon o listă cu lacune ale legii de care să se folosească acesta. În cuvintele biografului lui Mellon, David Cannadine, Mellon s-a folosit ilegal de poziţia sa şi pentru a-şi promova interesele de afaceri – de pildă, cerîndu-i secretarului de stat să ajute una dintre companiile sale să obţină un contract de construcţii civile în China. Mulţumită acestor manevre, valoarea netă a averii personale a lui Mellon a crescut de peste două ori, ajungînd la mai bine de 150 de milioane de dolari cît timp a fost în funcţie, iar averea familiei sale, pe care o administra tot el, a depăşit două miliarde de dolari.

Prin 1927, Coolidge nu lucra decît vreo patru ore şi jumătate pe zi – „un program mult mai lejer decît al celor mai mulţi preşedinţi, ba chiar decît al majorităţii oamenilor", cum spunea odată specialistul în ştiinţe politice Robert E. Gilbert –, iar în mai tot restul zilei trăgea la aghioase. „Nu am văzut nici un alt preşedinte", îşi amintea aprodul de la Casa Albă, „care să doarmă aşa de mult". Cînd nu trăgea cîte un pui de somn, stătea adesea cu picioarele sprijinite de un sertar deschis al biroului (obicei pe care l-a avut toată viaţa) şi căsca gura la maşinile care treceau pe Pennsylvania Avenue.

Toate acestea îl plasau pe Herbert Hoover într-o poziţie ideală pentru a se afirma în afara ariilor sale oficiale de competenţă şi nimic nu îi plăcea mai mult decît să cucerească noi teritorii administrative. Şi-a băgat nasul peste tot – în conflicte de muncă, în reglementarea posturilor de radio, în stabilirea unor rute aeriene, în supervizarea împrumuturilor externe, în descongestionarea traficului, în distribuţia drepturilor privind apa de-a lungul principalelor cursuri, în preţul cauciucului, în implementarea normelor privind igiena copiilor şi în multe altele care păreau adesea doar tangenţial legate de comerţul intern. Colegii săi au început să-l poreclească „ministrul Comerţului şi subsecretarul Tuturor Celorlalte". Atunci cînd au fost introduse autorizaţiile pentru piloţi, tot departamentul lui Hoover a fost cel care le-a emis. Atunci cînd un impresar dichisit de pe Broadway, pe nume Earl Carroll, a adresat public o invitaţie elevelor de liceu să vină să dea probe pentru spectacolele sale îndrăzneţe, lui Hoover i-a cerut ajutorul o organizaţie intitulată Mamele din America (şi l-a şi primit). Atunci cînd AT&T a vrut să facă o demonstraţie a unei noi invenţii numite televiziune, Herbert Hoover a fost cel aşezat în faţa camerei. În primăvara anului 1927 şi-a găsit timp chiar şi să scrie un articol pentru *The Atlantic Monthly* despre modalitatea de a îmbunătăţi piscicultura ţării. („Vreau să menţionez un fapt,

să observ o situaţie, să descriu un experiment, să definesc o propunere, să formulez un protest şi să le argumentez pe toate”, scria el în deschiderea articolului, dovedind că nici un amănunt nu avea cum să scape afectării sale aiuritoare.) Cînd nu rezolva problemele naţiunii, străbătea ţara în lung şi-n lat ca să primească tot felul de distincţii. De-a lungul vieţii sale, a primit peste cinci sute de premii, inclusiv diplome de onoare de la 85 de universităţi.

Coolidge nu prea îl avea la inimă pe Hoover. Nu simpatiza el mai pe nimeni, dar se pare că pe Hoover chiar nu îl înghiţea deloc. „Individul ăsta mi-a oferit şase ani tot felul de sfaturi pe care nu i le-am cerut – şi toate au fost proaste!”, a mîrîit printre dinţi Coolidge la un moment dat, cînd a venit vorba de Hoover. În aprilie 1927 Coolidge i-a nedumerit pe toţi cu o declaraţie în care afirma că Hoover nu va fi niciodată numit în funcţia de secretar de stat. Titlul de pe prima pagină a cotidianului *The New York Times* din 16 aprilie 1927 proclama:

CAPITALA NELĂMURITĂ
DE STATUTUL LUI HOOVER
ÎN RELAŢIILE CU PREŞEDINTELE

CASA ALBĂ DECLARĂ CĂ EL
NU VA FI SECRETAR DE STAT,
NICI MĂCAR ÎN CAZUL ÎN CARE KELLOGG DEMISIONEAZĂ

Toţi comentatorii politici din ţară se întrebau de ce a dat Coolidge această declaraţie şi de ce a vrut să fie atît de decisiv. Cum Hoover nu dăduse semne că şi-ar dori funcţia respectivă, iar cel care o ocupa în momentul acela, Frank B. Kellogg, nu părea că ar dori să renunţe la ea, aceştia erau la fel de uluiţi ca toată lumea.

Cu un dispreţ nimicitor, Coolidge îl numea pe neobositul său ministru al Comerţului „Băiatul-Minune”, dar, oricît l-ar fi luat peste picior, se bucura că are pe cineva care să facă mare parte din treabă în locul lui. Iar acum, cînd fluviul Mississippi se revărsa ca niciodată pînă atunci, tot la Herbert Hoover a apelat şi el. La o săptămînă după ce a făcut enigmatica promisiune că nu îl va promova pe Hoover în funcţia de secretar de stat, preşedintele Coolidge l-a numit în fruntea programului de asistenţă umanitară, ca să ia măsuri în situaţia de urgenţă care apăruse. În rest,

Coolidge nu a mai mişcat un deget. Nu a vrut să viziteze zonele inundate. Nu a vrut să aloce fonduri federale şi nici să convoace o şedinţă extraordinară a Congresului. Nu a vrut să solicite populaţiei să facă donaţii la postul naţional de radio. Nu a vrut să-i transmită umoristului Will Rogers un mesaj de încurajare pe care Rogers să-l citească la radio. Nu a vrut nici măcar să ofere 12 fotografii cu autograf care să fie vîndute la licitaţie în beneficiul victimelor inundaţiilor.

Hoover şi-a stabilit oficial cartierul general la Memphis, dar în următoarele trei luni îl vedeai peste tot – ba la Little Rock, ba la Natchez, ba la New Orleans, ba la Baton Rouge. Oriunde era nevoie de un om cu demnitate, îşi făcea apariţia Hoover. Ca să-i dăm cezarului ce-i al cezarului, afişa un aer de lider care preşedintelui îi lipsea. El a fost cel care s-a adresat naţiunii la radio. „Este greu de descris în cuvinte forţa cu care se revarsă fluviul Mississippi”, spunea Hoover de la Memphis.

> Nu pare destul de impresionant să spun că acesta curge de zece ori mai impetuos decît Niagara, la doar două străzi de locul în care mă aflu acum. Poate că este mai impresionant să spun că la Vicksburg zona inundată e lată de doi kilometri şi apa are 15 metri adîncime, curgînd cu o viteză de zece kilometri pe oră. Asta înseamnă că 200 000 de oameni sînt nenorociţi. Mii de oameni au rămas în locuinţele lor acolo unde apa încă nu a ajuns la etaj… Aceasta este situaţia disperată a unei bătălii pierdute.

Dar avea să fie şi mai rău. În următoarele două săptămîni, numărul persoanelor rămase fără un acoperiş deasupra capului avea să atingă cifra de jumătate de milion. Totuşi, Hoover se simţea ca peştele în apă. Avea de soluţionat o criză majoră şi deţinea autoritatea de a instrui şi a mobiliza oameni din tot felul de departamente şi agenţii – Crucea Roşie, Institutul de Meteorologie, Serviciul Public de Sănătate, Paza de Coastă, Departamentul pentru Veterani, Comisia Interstatală pentru Comerţ, serviciul naţional al farurilor şi încă vreo zece sau mai multe – *şi* de a interveni direct în treburile a patru ministere importante: Agricultură, Marina Militară, Război şi Trezorerie. În afară de preşedinte, nu mai controlase nimeni atît de multe lucruri simultan. Nici un aspect al operaţiunilor nu scăpa atenţiei sale concentrate. A autorizat organizarea a 154 de tabere pentru refugiaţi şi a dat instrucţiuni riguroase privind modul în care trebuia amplasată şi gestionată fiecare dintre ele: corturile trebuiau să fie de 5,5 pe 5,5 metri, dispuse în şiruri ordonate de-a lungul unor străzi care să aibă o lăţime de fix 7,6 metri, cu culoare late de trei metri din două în două rînduri de corturi. (În realitate,

din motive practice legate în principal de structura terenului, nu s-a atins aproape nicăieri o asemenea perfecţiune geometrică.) Cantităţile de alimente, tipurile de distracţii, gradul de îngrijire medicală şi toate celelalte detalii ale vieţii dintr-o tabără de refugiaţi au fost prescrise în aceeaşi manieră, deşi indicaţiile sale nu au fost respectate prea des. În mod uimitor, Hoover considera că în tabere este minunat. Pentru mulţi dintre oamenii care ajungeau acolo, insista el, „asta era prima vacanţă adevărată pe care o avuseseră vreodată”. Nu uitaţi că era vorba despre oameni care tocmai pierduseră totul.

Ca şi în Europa, Hoover nu se simţea în largul lui cu oamenii pe care fusese trimis să-i salveze. În special nu îi putea suferi pe locuitorii Louisianei de etnie cajun, despre care credea că „seamănă leit cu ţăranii francezi”. Hoover era exasperat mai ales de numărul mare al persoanelor de etnie cajun care ignorau în mod repetat îndemnurile de a se muta în locurile unde terenul era mai înalt. Un fermier a trebuit să fie „salvat” de şase ori. Într-o noapte, în Melville, Louisiana, după ruperea unui dig de pe rîul Atchafalaya, zece oameni şi-au pierdut viaţa pentru că nu plecaseră atunci cînd li s-a spus – nouă din aceeaşi familie: o femeie şi cei opt copii ai ei. Pentru Hoover asta nu era atît o tragedie, cît mai degrabă o sursă de iritare. „Am ajuns la concluzia că un cajun nu se mută pînă nu îi ajunge apa sub pat”, scria el.

Nici cei de etnie cajun nu prea se omorau după el. În apropiere de Caernarvon, Louisiana, un bărbat înarmat cu o puşcă a tras asupra bărcii cu care trecea pe acolo Hoover, după care s-a făcut nevăzut în pădure înainte să pună cineva mîna pe el. Animozitatea omului era, poate, de înţeles. Grupul din care făcea parte Hoover inspecta un dig care avea să fie aruncat în aer pentru a devia apele şi a feri astfel oraşul New Orleans de inundaţii – acţiune considerată nenecesară de multă lume. După ruperea unor diguri mai spre nord, nivelul apelor fluviului deja mai scăzuse, eliminînd orice ameninţare imediată sau probabilă la adresa oraşului, însă, chiar şi aşa, s-a luat decizia ca digul să fie aruncat în aer. Au fost sacrificate două colectivităţi numeroase pentru ca oamenii de afaceri din New Orleans să poată sta liniştiţi. Oraşul New Orleans le-a promis celor afectaţi că vor fi despăgubiţi pînă la ultimul cent. Nu a fost aşa.

Ca întotdeauna, Hoover îşi făcea reclamă clipă de clipă. Călătorea prin Sud într-un tren privat, care avea şi un vagon dedicat exclusiv operaţiunilor de presă. De aici a emis o mulţime de comunicate, axate mai ales pe

viziunea şi sîrguinţa lui Hoover. De asemenea, avea grijă ca fiecare senator republican să primească o copie a articolelor care îl lăudau. Dacă vreun ziar, oricît de mărunt, punea la îndoială sau critica eforturile lui, îi trimitea o scrisoare plină de reproşuri. Uneori pe mai multe pagini.

Hoover se lăuda că nu au murit decît trei oameni în timpul inundaţiilor după ce a preluat el controlul („printre care şi un gură-cască excesiv de curios"), dar în realitate au fost cel puţin 150 de victime, poate chiar mult mai multe. În final, eforturile sale nu au avut nici pe departe un succes răsunător. Fondurile de ajutorare au fost adesea irosite sau direcţionate greşit. Proviziile le erau încredinţate de obicei celor mai mari proprietari funciari, care trebuiau să le distribuie celor ce locuiau pe terenurile deţinute de ei; unii proprietari îi puneau fără scrupule pe chiriaşi să plătească pentru provizii sau le păstrau pentru ei. Lui Hoover i se aduceau adesea la cunoştinţă cazuri de abuzuri, dar el le ignora de fiecare dată. Taberele de refugiaţi nu erau confortabile şi mîncarea era adesea aşa de sărăcăcioasă şi de nesănătoasă, încît mulţi dintre refugiaţi dezvoltau tot felul de boli, cum ar fi pelagra. Dar asta nu se menţiona în comunicatele de presă ale lui Hoover.

Totuşi, pentru restul lumii, inundaţiile de pe valea fluviului Mississippi nu au făcut decît să întărească reputaţia de gigant a lui Herbert Hoover, generînd convingerea că el avea să fie următorul candidat al republicanilor la funcţia de preşedinte. „Este aproape inevitabil", i-a spus el modest unui prieten.

În mod normal, inundaţiile de pe valea fluviului Mississippi nu l-ar fi îngrijorat pe Charles Lindbergh, dar s-a întîmplat ca acestea să coincidă cu un culoar larg de vreme foarte proastă care îi tăia calea. O furtună de proporţii uriaşe întuneca cerul pe o suprafaţă imensă din Vestul Mijlociu şi în sud-vest, generînd tornade care se roteau ca nişte sfîrleze demonice pe teritoriul a opt state, din Texas pînă în Illinois. În Poplar Bluff, Missouri, 80 de oameni au murit şi 350 au fost răniţi atunci cînd o tornadă a măturat centrul oraşului. Tornadele au mai făcut vreo zece victime şi în alte locuri din Missouri, multe alte decese fiind înregistrate în Texas, Arkansas, Kansas, Louisiana şi Illinois. La St. Louis, vînturile puternice au provocat pagube majore, făcînd şi o victimă („un negru", scria solemn *The New York Times*), lovită de dărîmături. În Wyoming, trei oameni surprinşi de un viscol

au murit de frig. În total, furtuna a ucis 228 de oameni şi a rănit 925 în numai două zile.

În St. Louis, în dimineaţa sosirii lui Lindbergh, vîntul era mai potolit, dar se lăsase o ceaţă groasă. La meciul de baseball dintre St. Louis Browns şi New York Yankees, care avea loc în ziua aceea pe Sportman's Park, jucătorii se plîngeau că nu văd nici la trei metri în faţa lor. Mă rog, Babe Ruth vedea totuşi destul de bine, căci a reuşit să ajungă la a doua bază şi a înscris şi un *homerun*, al optulea din acel sezon, care era abia la început. Nimeni nu bănuia deocamdată ce vară extraordinară va avea acest jucător. Yankees au cîştigat meciul cu 4-2.

În timp ce partea de est a statului Missouri era învăluită într-o ceaţă rece şi umedă, Chicago era afectat de un val de caniculă, în timp ce Colorado şi statele din Podişul Preriilor erau îngropate de ninsori abundente. În Nebraska, în mod bizar, ningea în mai multe zone ale statului, pe cînd în colţul sud-vestic era înăbuşitor de cald, înregistrîndu-se chiar şi două tornade. Nu se mai pomenise o vreme aşa de schimbătoare şi de ciudată. Euforic, Lindbergh părea să nu ia seama la nimic din toate acestea. Dacă i-a fost greu să găsească aerodromul Lambert prin ceaţă, nu a spus asta niciodată. De fapt, nu a menţionat nici un cuvinţel despre vremea proastă în nici unul dintre textele sale în care descria acele zile pline de evenimente – a mărturisit doar că s-a bucurat că e furtună pentru că din cauza ei ceilalţi aviatori din New York nu au putut decola înainte să ajungă şi el acolo. Se pare că nici atunci, nici mai tîrziu nu i-a trecut prin cap că el a fost poate singurul om de pe tot teritoriul Statelor Unite care a avut îndrăzneala să zboare cu avionul.

La St. Louis, Lindbergh s-a dat mare cu avionul lui nou-nouţ în faţa celor care îl sponsorizaseră, a tras un pui de somn, a înfulecat o friptură şi patru ouă la Louie's Café, lîngă aerodrom, apoi a decolat din nou, îndreptîndu-se de data asta către New York. Reuşind să ajungă la St. Louis, realizase deja două lucruri impresionante: devenise primul om care a survolat Munţii Stîncoşi noaptea şi stabilise un record pentru cel mai lung zbor fără escală efectuat de un pilot american fără altcineva la bord. Acum, dacă totul mergea conform planului şi ajungea cu bine la New York, avea să bată şi recordul pentru cel mai rapid zbor de pe o coastă a Americii pe cealaltă. În mod remarcabil, asta se întîmpla tocmai cînd, pe coasta de est, din cauza ceţii groase, păsările migratoare nu se aventuraseră să-şi continue drumul, iar oamenii îi căutau în zadar pe Nungesser şi Coli. Nici un aviator

din estul Statelor Unite nu avea de gînd să plece nicăieri. Francesco de Pinedo, care voia să-şi continue gloriosul tur al Americii cu alt avion, a încercat de trei ori să zboare de la New York la Philadelphia, dar de fiecare dată a fost întors din drum de ploaia torenţială şi plafonul jos de nori.

În mod logic, vremea care îi împiedica pe aviatorii din New York să decoleze ar fi trebuit să-l împiedice şi pe Lindbergh să răzbată, dar, aparent, în cazul lui nu se aplicau regulile normale ale vieţii. Cel puţin deocamdată, Charles Lindbergh părea să fi devenit cumva nemuritor.

Capitolul 4

Pentru un străin care vizita America prima oară în 1927, lucrul cel mai izbitor era bunăstarea uluitoare a oamenilor. Americanii erau poporul care o ducea cel mai bine din toată lumea. În locuinţele americanilor sclipeau tot felul de aparate moderne de uz casnic şi bunuri de consum de folosinţă îndelungată – frigidere, radiouri, telefoane, ventilatoare, aparate de ras electrice – care aveau să devină ceva obişnuit în alte ţări abia peste o generaţie sau mai mult. Dintre cele 26,8 milioane de familii americane, 11 milioane deţineau cîte un fonograf, zece milioane aveau maşină, 17,5 milioane aveau telefon. În fiecare an, în America se cumpărau mai multe telefoane noi (781 000 în 1926) decît existau în Marea Britanie în total.

42% din tot ce se producea în lume provenea din Statele Unite. În America se realizau 80% din totalul filmelor la nivel mondial şi 85% dintre maşini. Numai în Kansas erau mai multe maşini decît în Franţa. Într-o vreme cînd bogăţia unei naţiuni se măsura în funcţie de rezervele sale de aur, America deţinea jumătate din cantitatea de aur existentă pe glob, deci cam cît tot restul lumii la un loc. De-a lungul istoriei, nici o ţară nu mai fusese vreodată atît de bogată – şi devenea şi mai bogată pe zi ce trecea, într-un ritm de-a dreptul ameţitor. Tranzacţiile de la bursă, deja în plin avînt, aveau să crească cu o treime în 1927, într-o „orgie de speculaţii nebuneşti”, cum avea să spună mai tîrziu Herbert Hoover, dar în primăvara şi vara anului 1927 nici el, nici alţii nu îşi făceau încă griji.

America pe care a traversat-o în zbor Charles Lindbergh în mai 1927 era, evident, foarte diferită de America de astăzi. În primul rînd, era mai puţin aglomerată şi vizibil rurală. Cu o populaţie de aproape 120 de milioane de locuitori, în Statele Unite trăiau atunci cam 40% din numărul americanilor de astăzi. Jumătate din aceşti 120 de milioane de oameni încă locuiau la ferme sau în oraşe mici, faţă de doar 15% astăzi, aşa că balanţa înclina mult mai mult în favoarea zonelor rurale.

Oraşele mari erau, în ansamblu, încîntător de compacte: încă nu dezvoltaseră undele de şoc ale dispersiilor suburbane de astăzi. Iar în

general, nici nu erau legate de drumuri importante. În 1927, cînd oamenii călătoreau sau cînd expediau mărfuri, încă foloseau aproape exclusiv trenul. Nu prea vedeai aproape nicăieri şosele asfaltate. Pînă şi noua Lincoln Highway – care se autointitula, mîndră, prima şosea transcontinentală din lume – avea o singură porţiune mai mare ce era asfaltată continuu, de la New York City pînă în vestul statului Iowa. De acolo pînă la San Francisco, mai găseai asfalt doar pe jumătate din distanţă. În Nevada era „mai mult ipotetică”, după cum spunea cineva, neexistînd nici borne pe marginea drumului care s-o marcheze măcar teoretic. Ici şi colo începeau să mai apară şi alte şosele, mai scurte, ca Jefferson Highway şi Dixie Highway, dar acestea erau doar nişte noutăţi curioase, nu nişte adevărate semne ale unei noi ere. Atunci cînd oamenii îşi imaginau viitorul transportului pe distanţe lungi, nu se gîndeau la şosele, ci la avioane şi dirijabile uriaşe care să facă legătura între centrele marilor oraşe.

Iată de ce Premiul Orteig era pus la bătaie pentru un zbor epopeic, şi nu pentru o întrecere rutieră. Tot de asta pe zgîrie-norii din vremea aceea au început să fie instalate catarge – să poată fi ancorate de ele dirijabilele. Se pare că nici unui arhitect nu i-a trecut prin cap că asta era, evident, o idee foarte proastă – închipuiţi-vă cum ar fi fost dacă *Hindenburg* s-ar fi prăbuşit cuprins de flăcări în Times Square. Chiar şi la ancorările de rutină, dirijabilele trebuiau adesea să arunce anumite cantităţi de apă de balast ca să-şi menţină stabilitatea şi este puţin probabil că oamenilor care ar fi trecut pe dedesubt le-ar fi convenit să li se toarne mereu în cap nişte apă de santină.

O altă posibilitate de a aduce pasageri în oraşele mari era aerodromul de pe zgîrie-nori, cu piste prelungite în consolă dincolo de marginile acoperişului aflat la mare înălţime sau construite astfel încît să lege cîte două clădiri. Un arhitect vizionar a născocit planul de a construi un soi de masă uriaşă care să aibă patru zgîrie-nori pe post de picioare şi o platformă de aterizare de patru acri cocoţată pe ei. *The New York Times* avea o fantezie mai personalizată. „Elicopterul şi giroscopul îi vor permite omului să aterizeze şi să decoleze de pe o platformă instalată chiar în faţa ferestrei sale”, declara cu convingere şi plin de speranţă un editorial despre viitorul apropiat.

Faptul că nici una dintre aceste soluţii absolut irealizabile – din punct de vedere ingineresc, arhitectonic, aeronautic, financiar, în ceea ce priveşte siguranţa şi reglementările din domeniul construcţiilor sau din orice alte

considerente – părea să nu conteze absolut deloc. Era o epocă ce nu tolera ca fanteziile sale să fie tulburate de probleme practice. Un articol publicat în populara revistă *Science and Invention* profeţea sigur pe sine că oamenii de toate vîrstele vor călători curînd – cu iuţeala vîntului – pe nişte role motorizate, în timp ce Harvey W. Corbett, un arhitect de marcă, declara că zgîrie-norii de sute de etaje vor ajunge efectiv pînă la nori şi că oamenii care vor locui la etajele superioare îşi vor primi masa prin unde radio, fără să explice exact cum îşi închipuia el că ar funcţiona asta. Rodman Wanamaker, magnatul care deţinea un lanţ de magazine universale şi finanţa zborul lui Richard Byrd, a sponsorizat o expoziţie organizată la New York şi intitulată „Oraşul de titan”, ce înfăţişa o lume a viitorului în care nişte turnuri urbane magnifice erau conectate de autostrăzi aeriene ultramoderne, pe cînd cetăţenii ajungeau, prin nişte tuburi din sticlă, direct în trenuri pneumatice sau alunecau regeşte dintr-un loc în altul pe nişte pasarele rulante. Indiferent ce rezerva viitorul, toată lumea era de acord că avea să fie foarte avansat din punct de vedere tehnologic, iniţiat de americani şi senzaţional.

În mod curios, oamenii nu erau la fel de siguri şi de prezent. Primul Război Mondial lăsase în urma sa o lume pe care aproape toţi o considerau superficială, coruptă şi depravată – chiar şi aceia care se bucurau de ea tocmai din aceste motive. Era al optulea an de Prohibiţie, care constituia un eşec de proporţii. Aceasta crease o lume a gangsterilor şi a mitralierelor şi îi transformase pe cetăţenii de rînd în infractori. În New York erau acum mai multe baruri decît înainte de Prohibiţie, iar consumul de băuturi alcoolice a rămas prevalent într-un mod atît de transparent, încît primarul Berlinului, aflat în vizită, l-ar fi întrebat pe primarul Jimmy Walker cînd începe Prohibiţia. Metropolitan Life Insurance Company raporta în 1927 că acum mureau mai mulţi oameni din cauze asociate cu consumul de alcool decît oricînd înainte să se impună Prohibiţia.

Decăderea morală era evidentă pretutindeni, chiar şi pe ringul de dans. Tangoul, shimmy-ul şi charlestonul, cu ritmurile lor insistente şi membrele agitate, aminteau de frenezia actului sexual, ceea ce îi alarma pe mulţi dintre oamenii mai în vîrstă. Şi mai rău era un dans foarte la modă numit *black bottom*, care implica nişte ţopăieli înainte şi înapoi, plus cîte o palmă arsă peste fund – un gest de abandon scandalos axat pe o parte a corpului care ar fi fost mai bine nici să nu existe. Se considera că pînă şi „valsul ezitant” are în el ceva senzual care îl face să semene cu un fel de preludiu

muzical. Dar cel mai rău dintre toate era jazzul, pe care mulţi îl socoteau un soi de trambulină pentru consumul de droguri şi promiscuitate. „Oare din cauza jazzului *sincopat* rimează cu *păcat*?”, se întreba un articol din *Ladies’ Home Journal*. Răspunsul era: evident că da. Un editorial din *New York Journal-American* afirma că jazzul este „o muzică bolnăvicioasă, iritantă, care incită la sex”.

Pe mulţi îi tulbura faptul că America avea acum cea mai mare rată a divorţurilor din lume după Uniunea Sovietică. (Pentru a profita de asta, în 1927 statul Nevada a redus la trei luni perioada obligatorie de aşteptare pînă la pronunţarea divorţului, favorizînd astfel divorţurile „rapide”.)

Îngrijorările vizau mai ales tinerele, care peste tot păreau să se fi dedat unor obiceiuri dezgustătoare. Fumau, beau alcool, îşi fardau feţele lucioase, purtau tunsori bob (adică îşi tundeau părul scurt şi la acelaşi nivel de jur împrejur) şi se îmbrăcau cu rochii de mătase care făceau atîta economie la material, că îţi tăiau răsuflarea. S-a calculat că la o asemenea rochiţă se foloseau, în medie, numai vreo şase metri de material, faţă de aproape 18 înainte de război. Termenul generic folosit pe vremea aceea cu referire la femeile cărora le plăcea să se bucure de viaţă era *flapper* – cuvînt apărut în Anglia la sfîrşitul secolului al XIX-lea, care iniţial însemna „prostituată”.

Filmele surprindeau cu măiestrie şi adesea chiar stimulau în mod activ aerul de delăsare ce caracteriza acele vremuri. Un film, dacă e să ne luăm după afiş, oferea publicului înrobit „fete frumoase din epoca jazzului, băi de şampanie, nopţi de chefuri, dezmierdări în lumina vineţie a zorilor, toate încununate de un punct culminant senzaţional care vă va tăia răsuflarea”. Altul promitea „dezmierdări, alinturi, săruturi inocente, sărutări pasionale, fiice înnebunite de plăcere, mame doritoare de senzaţii tari”. Nu era nevoie de prea multă imaginaţie ca să faci legătura între purtarea frivolă a femeii moderne şi instinctele criminale ale unei Ruth Snyder. Adesea articolele din ziare afirmau că malefica doamnă Snyder, înainte de a cădea în păcat, fusese mare amatoare de filme la modă.

Disperaţi, legislatorii au încercat să legifereze probitatea. În Oshkosh, Wisconsin, o lege locală le interzicea partenerilor de dans să se privească în ochi. În Utah, legislatura statului intenţiona să le trimită la închisoare pe femei – nu să le amendeze, ci să le închidă – dacă purtau fuste care dezgoleau mai mult de şapte-opt centimetri din picior deasupra gleznei. La Seattle, un grup numit Liga Cărţilor Curate a încercat chiar să interzică şi cărţile de călătorie ale aventurierului Richard Halliburton pe motiv că „te

incită să-ţi iei lumea în cap". În toată ţara au fost introduse reglementări cu tentă morală, care, ca şi Prohibiţia, au fost ignorate aproape peste tot. Erau vremuri disperate pentru oamenii mai conservatori din fire.

Aşa că, atunci cînd a aterizat *Spirit of St. Louis* în Long Island şi din el a coborît un tînăr care părea să reprezinte tot ce era modest, virtuos şi bun pe lumea asta, mulţi americani şi-au îndreptat privirile asupra lui, fremătînd de speranţă.

Pînă în acest moment Lindbergh păruse doar „un rival îndepărtat şi vag", cum îşi amintea mai tîrziu Clarence Chamberlin. Majoritatea oamenilor care nu aveau treabă cu aviaţia nici nu auziseră de el. Dar acum a devenit rapid răsfăţatul publicului. Cum observa un reporter de la *The New York Times* la numai 24 de ore după sosirea lui: „Lindbergh a cîştigat inimile newyorkezilor cu zîmbetul lui sfios, curajul lui îndărătnic şi zborul impetuos de la Pacific pînă aici". Oamenii se îngrămădeau pe aerodromuri ca să-l vadă cu ochii lor pe cel pe care ziarele îl numeau (spre enervarea lui extremă) „Lindy Norocosul". În duminica de după sosirea lui, 30 de mii de oameni – cam cîţi mergeau la meciurile echipei Yankees – s-au strîns la aerodromul Curtiss, sperînd să-l zărească pe tînărul aviator în timp ce discută cu mecanicii sau meştereşte la avion. S-au cocoţat aşa de mulţi pe acoperişul unui mic atelier de vopsitorie de lîngă hangarul unde se afla *Spirit of St. Louis*, încît construcţia s-a năruit sub greutatea lor. Din fericire, nu era nimeni înăuntru în momentul acela şi nici unul dintre cei care au căzut nu a suferit răni grave.

Cele două aerodromuri principale din Long Island, Roosevelt şi vecinul său, Curtiss, puţin mai mic, nu prea aveau nimic romantic. Erau situate într-un decor anost, semiindustrializat, cu depozite şi fabrici scunde printre care se iţeau grădini de zarzavat şi cartiere rezidenţiale fără personalitate. Chiar şi aerodromurile erau strict utilitare. Hangarele şi clădirile de serviciu erau rudimentare şi nezugrăvite. Parcările erau pline de gropi şi de bălţi maronii. Cum ploua de cîteva săptămîni, aleile din jurul clădirilor erau acoperite de o clisă lucioasă.

Roosevelt era aerodromul mai bun dintre cele două[1], datorită banilor cheltuiţi de Rodman Wanamaker pentru tasarea şi nivelarea pistei după teribilul accident al lui René Fonck, care avusese loc acolo cu opt luni înainte. Era singura pistă din New York suficient de lungă pentru un avion care ar fi traversat Atlanticul, ceea ce ar fi putut fi o problemă, deoarece

acum îi era închiriată exclusiv lui Wanamaker pentru uzul lui Byrd[2], însă acesta din urmă a insistat ca pista să poată fi folosită şi de ceilalţi concurenţi. Spre marele lui merit, Byrd a făcut tot ce i-a stat în putinţă ca să-i ajute pe rivalii săi. De pildă, le dădea şi lor, de bunăvoie, buletinele meteo pe care le primea. De asemenea, s-a numărat printre primii care l-au vizitat pe Lindbergh la hangarul lui de pe aerodromul Curtiss, ca să-i ureze succes. În acelaşi timp, Byrd era de departe concurentul cu cei mai mari sorţi de izbîndă şi Lindbergh părea, evident, depăşit, aşa încît Byrd îşi permitea să fie generos.

În ciuda atenţiei pe care o primea acum Lindbergh, majoritatea celorlalţi aviatori şi membri ai echipajelor nu îi dădeau prea multe şanse de reuşită. Bernt Balchen, un membru al echipei lui Byrd, îşi amintea în memoriile sale că în general oamenii considerau că Lindbergh se cam întindea mai mult decît îi era plapuma. Preşedintele Societăţii Americane pentru Promovarea Aviaţiei a declarat cu toată sinceritatea că, după părerea lui, nici Lindbergh, nici oricare altul dintre piloţi nu au vreo şansă.

În comparaţie cu operaţiunea lui Byrd, cea a lui Lindbergh era într-adevăr surprinzător de discretă. Byrd avea o echipă de 40 de oameni – mecanici, telegrafişti, chiar şi personal care să se ocupe de o cantină privată. Lindbergh nu avea nici un fel de ajutoare care să-l aştepte în poziţie de drepţi la New York. Sponsorii săi din St. Louis au trimis un tînăr pe nume George Stumpf, care nu avea nici o experienţă relevantă, în ideea că va face comisioane ori că va fi de folos altcumva. Wright Corporation a asigurat doi mecanici care să-l ajute să facă pregătirile (făcea asta pentru toate echipele care foloseau motoare produse de corporaţie, pentru că era interesul său) şi a trimis şi un responsabil de PR pe nume Richard Blythe ca să-l asiste în relaţiile cu presa, dar considera că Lindbergh este un nume atît de necunoscut, încît i-a cazat pe amîndoi în aceeaşi cameră la Garden City Hotel. În rest, Lindbergh era pe cont propriu. O estimare prudentă a costului pregătirilor lui Byrd avansa suma de 500 000 de dolari. Cheltuielile totale ale lui Lindbergh – avion, combustibil, mîncare, cazare, tot – abia dacă ajungeau la 13 500 de dolari.

Deşi Byrd era prea bine-crescut ca să spună ce gîndeşte cu adevărat, probabil că s-a îngrozit de ceea ce a văzut atunci cînd a trecut pe la Lindbergh. Se vedea de la o poştă că e doar un puşti. Nu avea nici un fel de experienţă relevantă. Avionul lui nu era dotat cu radio, avea un singur motor – Byrd a insistat să aibă trei – şi era construit de o companie de care nu

auzise nimeni. Lindbergh se gîndea să nu îşi ia la el barcă de salvare şi aproape nici un fel de provizii de rezervă. Şi, mai ales, îşi propusese să zboare singur, ceea ce însemna să piloteze o zi şi jumătate un avion dificil şi instabil, prin furtună şi nori şi pe întuneric, avînd în acelaşi timp şi complicata sarcină de a echilibra fluxul de combustibil din cinci rezervoare controlate de 14 supape şi să-şi găsească drumul pe deasupra unui vid complet lipsit de puncte de reper. Atunci cînd trebuia să-şi verifice poziţia ori să noteze ceva în jurnalul de bord, avea să fie nevoit să-şi împrăştie hîrtiile în poală, proptindu-şi manşa între genunchi; dacă mai era şi noapte, trebuia să ţină şi o mică lanternă între dinţi. Toate astea la un loc erau sarcini care ar fi pus la încercare chiar şi o echipă de trei oameni. Oricine avea cît de cît habar despre aviaţie ştia că un singur om nu avea cum să le facă pe toate. Era nebunie curată.

Mai mulţi ziarişti au încercat să-l facă pe Lindbergh să renunţe la această ambiţie sinucigaşă, dar şi-au răcit gura degeaba.

„Nici nu vrea să audă”, i se plîngea unul dintre ei lui Balchen. „Ce mai, e bătut în cap şi încăpăţînat ca un catîr!”

Atmosfera de la aerodromuri, îşi amintea Lindbergh mai tîrziu în autobiografia sa *The Spirit of St. Louis*, era foarte tensionată. Abia trecuseră două săptămîni şi ceva de cînd Davis şi Wooster îşi pierduseră viaţa prăbuşindu-se cu avionul în Virginia şi nici o săptămînă de cînd Nungesser şi Coli erau daţi dispăruţi. Myron Herrick, ambasadorul Statelor Unite la Paris, declarase în mod public că deocamdată nu era o idee bună ca piloţii americani să zboare spre Franţa. Acum toţi erau oricum ţinuţi pe loc de vremea rea. Toată situaţia era foarte frustrantă.

Lindbergh nu numai că era stresat, acum şi presa îi dădea tot mai multă bătaie de cap. Reporterii insistau să-i pună întrebări personale care nu aveau nici o legătură cu zborul – Avea vreo iubită? Îi plăcea să danseze? –, care lui i se păreau nişte indiscreţii deranjante, iar fotografii nu pricepeau de ce nu îi lasă să-l pozeze în timp ce se relaxează ori se prosteşte cu ceilalţi aviatori sau cu mecanicii. Pînă la urmă, ei nu încercau decît să-l facă să pară normal. La un moment dat, doi dintre ei au dat buzna în camera lui de la Garden City Hotel, sperînd să-l surprindă bărbierindu-se ori făcînd *altceva* care să sugereze cît de cît că era un băiat normal şi simpatic.

Pe 14 mai, a venit mama lui Charles de la Detroit ca să-i ureze drum bun. Cam fără tragere de inimă, au acceptat să fie fotografiaţi, stînd ţepeni

unul lîngă altul, ca doi oameni care abia atunci se cunoscuseră. Doamna Lindbergh i-a refuzat cu îndîrjire pe jurnaliştii care o rugau să-l sărute ori să-l îmbrăţişeze pe fiul ei, explicîndu-le că se trag „dintr-o rasă nordică ce este mai rezervată”, lucru total neadevărat în cazul ei. Doar l-a bătut uşurel pe fiul ei cu palma pe umăr, spunînd: „Baftă, Charles”, adăugînd apoi sumbru: „Şi adio”. *Evening Graphic*, nelăsîndu-se descurajat de sfiala lor, a creat o compozografie emoţionantă pentru cititorii săi în care capul lui Charles şi cel al mamei sale erau lipite pe corpurile unor modele mai convingătoare – deşi nici un grafician nu a putut corecta strania absenţă a oricărei emoţii din privirea mamei şi a fiului.

Se afirma că toţi concurenţii americani – Lindbergh cu *Spirit of St. Louis*, Byrd cu *America*, Chamberlin şi Acosta cu *Columbia* lui Bellanca – erau gata de decolare, aşa că mulţi au presupus că urmau să pornească împreună în momentul în care se îndrepta vremea şi că traversarea Atlanticului avea să fie acum o întrecere între cele trei echipaje. În realitate, fără ca Lindbergh şi restul lumii să ştie, lucrurile nu mergeau prea bine în celelalte două tabere. În mod ciudat, Byrd ezita să mai zboare spre Paris. Tot testa şi retesta la nesfîrşit fiecare dintre sistemele avionului, spre perplexitatea echipajului său şi spre exasperarea lui Tony Fokker, năzurosul proiectant al avionului, care mai că-şi smulgea părul din cap. „Mi se părea că se foloseşte de orice pretext ca să tot amîne”, îşi amintea Fokker în autobiografia sa, patru ani mai tîrziu. „Am început să mă întreb dacă Byrd voia cu adevărat să efectueze zborul transatlantic.” Spre surprinderea tuturor, Byrd a fixat inaugurarea oficială a avionului – cu discursuri sforăitoare şi avionul acoperit cu steaguri – pentru sîmbătă, 21 mai, ceea ce însemna că nu putea pleca înainte de weekend chiar dacă se îndrepta vremea.

În tabăra *Columbiei*, atmosfera era şi mai mohorîtă – şi asta numai şi numai din cauza firii sucite şi ostile a lui Charles A. Levine. Fiul unui comerciant de deşeuri revalorificabile, Levine făcuse bani după Primul Război Mondial cumpărînd şi vînzînd tuburi de cartuşe, ce puteau fi reciclate, recuperîndu-se alama din care erau făcute. După ce a început să fie interesat de aviaţie, s-a ales, inevitabil, cu porecla de „Samsarul Zburător”. În 1927 susţinea că averea lui se ridică la cinci milioane de dolari, deşi mulţi care îi văzuseră casa modestă de lemn din cartierul Belle Harbor din Rockaway, la capătul mai puţin elegant al zonei rezidenţiale din Long Island, bănuiau că le cam înfloreşte.

Levine era chel, certăreţ, îndesat şi înalt cam de 1,60. Purta costume la două rînduri, cu dungi şi pălării cu boruri late, ca gangsterii. Avea mintea ageră şi privirea vigilentă a unui om care vrea să fie mereu pe fază. Zîmbetul său era de fapt o grimasă. Tocmai îşi sărbătorise a treizecea aniversare.

Marile sale cusururi erau incapacitatea patologică de a fi sincer cu oamenii – Levine părea uneori să mintă doar de dragul de a minţi – şi o dificultate la fel de mare de a face distincţie între ceea ce este legal şi ceea ce e ilegal. Avea tendinţa fatală de a-i îndepărta şi adesea chiar de a-i înşela pe partenerii săi de afaceri. Prin urmare, era tot timpul dat în judecată. Tot problemele legale aveau să-i vină de hac şi de data asta.

Problema imediată a lui Levine era că nu putea să-l sufere pe pilotul lui principal, Clarence Chamberlin. Era foarte ciudat avînd în vedere că Chamberlin era un tip de treabă, prietenos şi un aviator de prima mînă. Însă era extrem de placid. La el, singurul zvîc era în felul cum se îmbrăca. Îi plăceau papioanele vesele şi şosetele lungi cu model ecosez în culori contrastante, purtate la pantaloni scurţi, dar în rest era aproape chinuitor de rezervat.

Scos din sărite de lipsa de dinamism a lui Chamberlin, Levine a aranjat să-l înlocuiască cu altcineva, fără măcar să se ascundă. „Voia să scape de mine pentru că nu aveam «faţă de star de cinema» şi nu aş fi dat bine pe ecran după marea aventură”, îşi amintea Chamberlin vesel în autobiografia lui.

În ciuda protestelor lui Giuseppe Bellanca, căruia îi plăcea de Chamberlin şi îl admira foarte mult, Levine l-a ales ca pilot prim pe Lloyd Bertaud, un tip voinic şi mai extrovertit. Bertaud era, fără discuţie, un pilot bun şi neînfricat. În copilărie, în California, îşi construise singur un planor şi îl testase – cu succes, deşi cam nechibzuit – aruncîndu-se în gol de pe o faleză înaltă. De asemenea, încerca să-şi facă publicitate cu orice preţ. Cea mai inspirată cascadorie a lui a fost să se însoare în timp ce pilota un avion, cu un pastor ghemuit între el şi toleranta lui mireasă. Evident că aceste înclinaţii erau tocmai pe sufletul lui Levine.

Aşadar, Bertaud s-a alăturat echipei *Columbiei*. Cum din echipă făcea parte şi Bert Acosta, asta însemna că Levine avea mai mulţi piloţi decît încăpeau în avion. Levine i-a chemat pe Acosta şi pe Chamberlin şi i-a informat că încă nu se decisese care dintre ei să zboare spre Paris în calitate de copilot al lui Bertaud. Avea să hotărască asta dînd cu banul în dimineaţa

zborului. Acosta s-a holbat la el, nevenindu-i să-şi creadă urechilor, apoi a plecat la echipa lui Byrd, în capătul celălalt al aerodromului. După care Bertaud a declarat că oricum nu îl voia pe Chamberlin, insistînd să-şi aleagă singur copilotul. Bellanca a zis că n-o să-şi lase avionul să decoleze dacă nu e şi Chamberlin la bord.

În 1927 Giuseppe Bellanca avea 41 de ani, fiind deci cu mult mai în vîrstă decît aproape toţi ceilalţi care erau implicaţi în zborurile peste Atlantic. Mărunţel de statură (avea doar 1,54 metri), rezervat şi amabil, acesta crescuse în Sicilia, unde tatăl lui avea o moară, şi studiase ingineria la Institutul Tehnic din Milano, unde a început să-l intereseze aviaţia. În 1911, Bellanca a emigrat în Brooklyn împreună cu familia lui numeroasă – părinţii plus opt fraţi şi surori. În pivniţa noii lor case, a construit un avion. Mama sa a cusut pînza de in; tatăl lui l-a ajutat cu tîmplăria. După aceea l-a dus pe un cîmp şi a învăţat singur să zboare, făcînd la început doar cîte un salt precaut, apoi crescînd treptat lungimea şi durata acestora, pînă cînd s-a desprins efectiv de sol. Bellanca era un proiectant genial şi inovator. Avioanele lui au fost printre primele din lume care au folosit motoare răcite cu aer şi cockpit acoperit (din motive de aerodinamică, nu pentru confortul ocupanţilor) şi care au aplicat principiile aerodinamicii în toate aspectele legate de designul exterior. Montanţii de pe avionul lui Bellanca nu doar susţineau aripa, ci chiar creşteau portanţa sau, cel puţin, minimizau rezistenţa. Aşadar, avionul lui Bellanca era probabil, pentru dimensiunile sale, cel mai bun din lume.

Din nefericire, Bellanca nu avea deloc simţul afacerilor, chinuindu-se mereu să facă rost de fonduri. O vreme, a fost proiectant pentru Wright Corporation, dar apoi Wright s-a hotărît să nu se mai ocupe de construcţia de aparate de zbor şi să se axeze pe motoare, aşa că, probabil spre oroarea lui Bellanca, compania i-a vîndut avionul iubit lui Charles Levine. Fiind singurul model demonstrativ, omul Bellanca nu prea avea de ales, trebuind să însoţească avionul Bellanca. Şi aşa a început scurta şi nefericita lui relaţie cu Charles Levine.

Toţi cei din echipa lui Levine se ciondăneau acum încontinuu. Levine insista ca avionul să aibă şi un radio, nu pentru siguranţă, ci pentru ca aviatorii să transmită rapoarte navelor care treceau prin zonă, pe care el le putea vinde apoi profitabil ziarelor. Pentru a facilita un astfel de contact, Levine voia ca avionul *Columbia* să urmeze principalele rute maritime, şi nu marea rută circulară (traversarea cea mai scurtă şi mai directă), mărind

atît distanţa, cît şi gradul de risc al proiectului. Bellanca, de obicei blajin din fire, şi-a ieşit din pepeni. Un radio, susţinea el, ar fi însemnat o greutate în plus pe care nu şi-o permiteau, crea un pericol de incendiu şi putea să dea peste cap busolele avionului. Oricum, cei de la bord aveau să fie prea ocupaţi cu zborul ca să mai apuce să scrie pentru ziare descrieri voioase ale aventurilor lor. De cel puţin patru ori, Levine a ordonat echipei de la sol să instaleze un radio şi de fiecare dată Bellanca a pus să fie demontat – operaţiune care l-a costat pe Levine cîte 75 de dolari cu fiecare ocazie şi care îl făcea să tune şi să fulgere.

Cu puţin timp înainte de ziua stabilită a plecării, Levine a turnat gaz peste foc, înmînîndu-le lui Bertaud şi lui Chamberlin nişte contracte pe care trebuiau să le semneze. De cîteva săptămîni le tot promitea că o să le dea jumătate din toate cîştigurile obţinute în urma zborului şi că o să le facă şi cîte o asigurare de viaţă generoasă, ca să aibă din ce trăi văduvele lor în caz că şi-ar fi pierdut viaţa în încercarea de traversare a oceanului, însă documentul pe care îl întocmise acum nu pomenea nici de una, nici de alta. Menţiona în schimb că toţi banii cîştigaţi aveau să-i revină lui Levine şi că timp de un an după efectuarea zborului urmau să-i cedeze acestuia în totalitate dreptul de a le gestiona viaţa. Levine era singurul care avea să decidă aspectele legate de promovare, rolurile din filme, turnee şi alte astfel de angajamente. Din aceste cîştiguri, Levine avea să-i dea fiecăruia cîte 150 de dolari pe săptămînă, plus nişte „bonusuri” neprecizate, cînd credea el de cuviinţă. Luat la întrebări despre asigurarea de viaţă, Levine a zis că o să se mai gîndească după ce Bertaud şi Chamberlin semnează contractele. Nici bine nu le spusese că le ia toţi banii cîştigaţi de ei, că Levine i-a informat pe reporteri că „fiecare bănuţ din premiul oferit le va reveni piloţilor de pe *Columbia*”.

Bertaud, scos cu totul din ţîţîni de permanenta duplicitate a lui Levine, şi-a găsit un avocat pe nume Clarence Nutt, care a solicitat un ordin de interdicţie care să-l împiedice pe Levine să trimită undeva avionul pînă ce nu se rezolva problema cu asigurarea de viaţă şi se încheia un contract echitabil. S-a stabilit ca înfăţişarea la tribunal să aibă loc pe 20 mai – dată care avea să se dovedească a fi de rău augur pentru toţi cei implicaţi. Dovedind că imprevizibilitatea sa aproape că nu avea limite, Levine spunea acum că o să-i dea lui Lindbergh 25 000 de dolari ca să-l însoţească la Paris. Politicos, Lindbergh a răspuns că în avionul lui nu era loc şi pentru pasageri.

Partea bună era că Lindbergh se trezise brusc că rămăsese singurul concurent, cel puţin pînă la sfîrşitul săptămînii, dacă vremea era îngăduitoare. În sfîrşit începea să-şi cîştige şi el adepţi. După ce a lucrat o săptămînă cu Lindbergh, Edward Mulligan, unul dintre mecanicii repartizaţi să-l ajute, a alergat într-un suflet la un coleg, exclamînd, cu un amestec de entuziasm şi uimire: „Joe, pe cuvîntul meu, băiatul ăsta o să reuşească! Să vezi dacă nu!”.

1. Aerodromul era botezat după Quentin Roosevelt, fiul lui Theodore Roosevelt, care murise într-o luptă aeriană în Primul Război Mondial. Lindbergh îl cunoscuse, cel puţin tangenţial. Învăţaseră amîndoi în aceeaşi perioadă la Sidwell Friends School din Washington, deşi Roosevelt era cu cinci ani mai mare.

2. În afară de Wanamaker, Byrd era susţinut şi de John D. Rockefeller, de National Geographic Society şi, în mod interesant, de Dwight Morrow, viitorul socru al lui Charles Lindbergh.

Capitolul 5

Vremea a rămas îngrozitoare, nu doar la New York, ci pretutindeni. La Washington, DC, pe 14 mai, o tornadă cu diametrul de 15 metri la bază a atins solul la cimitirul Prospect Hill, înaintînd haotic pe Rhode Island Avenue, smulgînd copaci din pămînt şi lăsîndu-i pe oameni cu gura căscată, risipindu-se cam la un minut după ce se formase. Mai spre vest, viscole neobişnuite pentru această perioadă a anului au luat multe regiuni prin surprindere. În Detroit, un meci între Tigers şi Yankees a fost amînat din cauza ninsorii – cea mai tîrzie dată la care s-a întîmplat asta vreodată la un meci de baseball din liga întîi. De-a lungul cursului mijlociu şi inferior al fluviului Mississippi ploua fără încetare.

Francesco de Pinedo, care îşi reluase turneul prin America, a ajuns din Memphis la Chicago cu cinci ore întîrziere din cauza vremii proaste. Turneul său devenise din ce în ce mai stînjenitor pentru gazdele sale deoarece mitingurile de susţinere a lui căpătau un caracter tot mai deschis politic şi se terminau adesea cu violenţe, iar Pinedo însuşi avea tendinţa de a face afirmaţii ciudat de nelalocul lor. „Eu cred că New Yorkul este cel mai grozav oraş fascist din toată lumea”, a declarat el plin de generozitate, lăsîndu-i pe toţi cu gura căscată după o întîlnire cu primarul Jimmy Walker. Două zile mai tîrziu, cînd Pinedo a ţinut un discurs la o întrunire a fasciştilor de la un sediu al Legiunii Italiene din Second Avenue, două mii de demonstranţi antifascişti au pornit în marş către sala respectivă. Au aruncat cu cărămizi în geamuri, iar majoritatea celor dinăuntru s-au năpustit afară şi s-au încăierat cu demonstranţii. Pînă la intervenţia în forţă a poliţiei, se strînseseră vreo zece mii de oameni. Poliţiştii au restabilit ordinea croindu-şi drum prin mulţime şi lovindu-i pe oameni cu bastoanele. În tot acest timp, Pinedo şi-a continuat discursul, părînd să nu-şi dea seama că vorbeşte în faţa unei săli aproape goale. Nu se cunoaşte numărul răniţilor.

Chicago a fost ultimul dintre cele 44 de popasuri pe care le-a făcut Pinedo în Statele Unite înainte de a se întoarce în Europa via Québec şi Newfoundland. Acum spera să le ia faţa aviatorilor de la aerodromul

Roosevelt traversînd Atlanticul înaintea lor. Nu se încadra în cursa pentru Premiul Orteig fiindcă trebuia să realimenteze în Azore, dar tot ar fi fost un triumf simbolic glorios al fascismului dacă ar fi aşteptat pe Le Bourget, cu mîinile în şolduri, să-i întîmpine cu un aer de superioritate voioasă pe primii aviatori americani care ar fi ajuns acolo.

Din fericire, la Chicago nu a fost nici o demonstraţie antifascistă – deşi cei cîteva sute de susţinători cu cămăşi negre care l-au întîmpinat pe docurile Clubului de Iahting din Chicago l-au bătut pe Pinedo pe umăr cu atîta entuziasm, încît i-au lăsat vînătăi şi l-au strîns în braţe mai să-i rupă oasele.

Printre cei care îl aşteptau pe Pinedo la recepţia oficială era şi cel mai de seamă afacerist italiano-american din Chicago, Al Capone. Chiar şi la Chicago, oraşul cel mai corupt din America, era cam ciudat să-l vezi pe cel mai notoriu gangster din ţară dîndu-şi coate cu primarul, şeful local al pazei de coastă, judecători şi alţi demnitari. Era prima dată cînd Capone fusese invitat să ia parte la o ceremonie oficială din oraşul său adoptiv – era prima dată cînd un gangster fusese invitat în înalta societate. Aşa că era un moment de mare mîndrie pentru Capone. De fapt, deşi nu ştia încă, ziua următoare avea să fie începutul sfîrşitului pentru el.

Responsabilă pentru această neaşteptată întorsătură a lucrurilor era o femeie mărunţică de 37 de ani, cu totul ieşită din comun, pe nume Mabel Walker Willebrandt. Cu nici zece ani în urmă, Willebrandt era o casnică anonimă din California. Dar, plictisită de viaţa pe care o ducea, s-a înscris la seral la University of Southern California şi în 1916 şi-a luat licenţa în drept. În următorii cinci ani, a reprezentat în instanţă femei agresate şi prostituate – utilizare neobişnuit de nobilă a unei licenţe în drept în anii 1910. (Iar pe parcurs a şi divorţat de domnul Willebrandt.) S-a remarcat atît de mult, încît în 1921 a fost chemată la Washington, fiind numită asistenta procurorului general în timpul administraţiei Harding. Aşa a ajuns să fie femeia cu cea mai înaltă funcţie din cadrul guvernului federal. I s-a încredinţat sarcina specială de a aplica legislaţia privind Prohibiţia şi impozitul pe venit. Această ciudată combinaţie de roluri anticipa modalitatea ingenioasă pe care avea s-o găsească pentru a lupta contra crimei organizate.

Pînă atunci, mafioţii păruseră invincibili. Nu puteau fi judecaţi pentru crimă sau pentru alte infracţiuni grave fiindcă nu avea nimeni curajul să depună mărturie împotriva lor. Era aproape imposibil să se facă legătura

între ei şi afacerile lor ilicite pentru că numele lor nu apăreau niciodată pe contracte sau pe alte documente care i-ar fi putut incrimina. Însă pe Willebrandt a izbit-o felul în care mafioţii îşi etalau mereu bogăţia, deşi nu depuneau niciodată vreo declaraţie de venit. Aşa că s-a hotărît să-i atace pe partea asta. Urmărirea penală a unor infractori pentru evaziune fiscală este astăzi o strategie atît de comună, încît e uşor să uităm cît de extraordinar de originală – şi complet neaşteptată – a fost această idee prima dată. Multe autorităţi judiciare au considerat-o de-a dreptul nebunească.

Cel pe care îl avea sub lupă, ca pe un exemplar dintr-un insectar, era un contrabandist de băuturi din Carolina de Sud pe nume Manley Sullivan. Avocaţii lui Sullivan au argumentat că infractorii nu pot depune declaraţii de venit fără să se autoincrimineze, ceea ce ar fi fost o încălcare a drepturilor stipulate de al Cincilea Amendament. Aceiaşi avocaţi au mai susţinut că, revendicîndu-şi o parte din nişte profituri obţinute ilegal, statul ar deveni complice la infracţiunea iniţială – ceea ce era o încălcare a responsabilităţilor sale fiduciare. Însă strategiei lui Willebrandt i s-a opus cu cea mai mare înverşunare un judecător de la curtea de apel federală pe nume Martin Thomas Manton. „Greu de conceput că Congresul s-a gîndit vreodată ca statului să i se plătească o parte din veniturile, cîştigurile sau profiturile obţinute din desfăşurarea cu succes a acestor infracţiuni”, scria el. „Greu de crezut că s-a intenţionat ca un contrabandist de băuturi să fie ridicat la rangul de contribuabil pentru profiturile sale ilicite, astfel încît statul să poată accepta banii plătiţi de el pentru a-i folosi în guvernare, aşa cum acceptă banii unui contribuabil cinstit care se îndeletniceşte cu comerţul.”

În ciuda obiecţiilor lui Manton şi ale multor altora, cazul a ajuns pînă la Curtea Supremă, cu titlul oficial „Statele Unite contra Sullivan, 274 US 259”. Decizia curţii era programată pentru data de 16 mai 1927 – la o zi după ce Capone l-a cunoscut pe Pinedo la Chicago. Mabel Walker Willebrandt urma să pledeze în peste 40 de cazuri la Curtea Supremă a Statelor Unite, dar nici unul nu ar fi avut un efect mai durabil decît acesta – în eventualitatea în care cîştiga.

Şi a cîştigat.

Ironia – supremă – a sorţii a făcut ca în deceniul următor îndărătnicul judecător Manton să fie urmărit în justiţie de Fisc pentru neplata taxelor,

după ce a fost găsit vinovat că şi-ar fi băgat în buzunar 186 000 de dolari primiţi ca mită. A făcut 17 luni de puşcărie, într-un penitenciar federal.

Mulţumită cazului Statele Unite contra Sullivan, zilele lui Al Capone erau numărate, deşi nici lui, nici altora nu le trecea asta prin cap în acel moment. *The New York Times*, la fel ca mai toate celelalte ziare din America, nu prea a luat în seamă cazul Statele Unite contra Sullivan, pomenindu-l doar într-un articolaş de la pagina 31 – cum nu a acordat cine ştie ce atenţie nici altui caz important al Curţii Supreme din luna aceea, Buck contra Bell (despre care vom vorbi mai amănunţit puţin mai jos). În ziua aceea atenţia sa era concentrată asupra unei efemere ştiri de senzaţie: transferarea, în dimineaţa de 16 mai, de la închisoarea din Long Island la Sing Sing, la 56 de kilometri distanţă, a lui Ruth Snyder şi Judd Gray, care fuseseră condamnaţi la moarte, într-o debandadă ca în filmele cu proşti.

În faţa închisorii din Queens s-a strîns o gloată de zece mii de oameni – mulţi cocoţaţi pe acoperişuri sau pe scări de incendiu, ca să vadă mai bine –, căscînd gura la un convoi de 14 maşini, escortate de şase motociclete de poliţie, cu ataş (în care era cîte un poliţist cu puşca în mînă), care a pornit la drum cu cei mai populari criminali ai Americii puţin după ora 10.30 dimineaţa. Din convoi făceau parte angajaţi ai închisorii, reporteri şi doi consilieri, James Murtha şi Bernard Schwartz, care nu aveau nici o treabă cu cazul, dar s-au lipit şi ei. „Îi însoţeau nevestele şi copiii lor, cărora părea să le placă excursia”, nota un corespondent de la *The New York Times*.

Părăsind închisoarea, cortegiul a traversat în viteză (ceea ce în 1927 însemna cam 65 de kilometri la oră) podul Queensboro, apoi Manhattanul, prin Central Park, dar tot rămînea blocat în trafic.

În anii ’20 nu era pe lumea asta loc mai nepotrivit ca New Yorkul pentru un convoi care încerca să se deplaseze în viteză. Era cel mai aglomerat oraş de pe faţa pămîntului. Aici erau mai multe maşini decît în toată Germania, plus 50 000 de cai. Din cauza combinaţiei de vehicule motorizate grăbite, cotigi care abia se tîrau şi pietoni ce circulau aiurea, străzile New Yorkului erau extrem de periculoase. În 1927 peste o mie de oameni şi-au pierdut viaţa în accidente de circulaţie la New York – de patru ori mai mulţi decît victimele accidentelor rutiere de astăzi. Numai taxiurile au ucis 75 de oameni în Manhattan în anul acela.

În încercarea de a mai ameliora situaţia, în Manhattan fuseseră instalate semafoare cu trei ani înainte, dar cam degeaba. În alte zone se mai implementau îmbunătăţiri ale traficului acolo unde era posibil, dar pe

termen scurt acestea nu făceau decît să sporească haosul. Pe Park Avenue, esplanada cu verdeaţă din mijlocul străzii a fost îngustată cu cîte cinci metri şi jumătate din ambele părţi, pentru a crea mai multe benzi între străzile Forty-Sixth şi Fifty-Seventh, eliminînd astfel aproape tot „parcul” din „Park Avenue”. Zona de vest a Manhattanului a devenit şi mai gălăgioasă şi mai aglomerată cînd a început construcţia tunelului Holland, care avea să fie inaugurat în toamnă. Era o adevărată minune pentru vremea aceea – cel mai lung tunel subacvatic din lume –, dar săparea şi ventilarea unui tunel lung de doi kilometri şi jumătate, la 30 de metri sub pămînt, reprezentau o provocare atît de redutabilă, încît proiectantul acestuia şi inginerul-şef al lucrărilor, Clifford M. Holland, a murit de stres înainte de finalizarea sa. Nu avea decît 41 de ani, însă măcar s-ar fi putut consola cu gîndul că tunelul a primit numele lui. Proiectul a fost preluat de Milton H. Freeman, care a decedat şi el, patru luni şi ceva mai tîrziu, în urma unui infarct, dar de care nu îşi mai aminteşte nimeni astăzi. Până la finalizarea lucrărilor au mai murit 13 oameni. Totuşi, în vara anului 1927, pentru majoritatea newyorkezilor, tunelul Holland nu era decît o uriaşă perturbare a traficului.

Aşa încît, dacă membrii convoiului care îi transporta pe Snyder şi pe Gray sperau să-şi croiască drum prin haosul străzilor, erau foarte optimişti. Mai rău, pentru că era aşa uşor de recunoscut, de fiecare dată cînd convoiul se oprea sau încetinea, oamenii, sperînd că îi vor zări pe criminali, se îngrămădeau ca să se zgîiască prin geamurile maşinilor, întîrziindu-le şi mai mult. Vestea că soseşte convoiul se răspîndea cu iuţeală. „Călătorii din tramvaie s-au năpustit în stradă”, nota reporterul ziarului *Times* pe un ton oarecum uluit.

Cînd convoiul se punea în mişcare era şi mai rău. O grămadă de gură-cască se înghesuiau pe carosabil ca să vadă mai bine, forţînd motocicletele să facă viraje periculoase. Cîteva maşini din convoi au fost implicate în accidente minore, unele de mai multe ori, adesea ciocnindu-se una de alta, iar conducătorul escadronului de motociclişti, sergentul William Cassidy, a fost aruncat din şa, izbindu-se de maşina în care se afla Ruth Snyder – care s-a pus pe ţipat –, dar nu s-a ales decît cu răni uşoare. Maşina consilierului Murtha s-a încins, nereuşind să mai iasă din oraş, probabil spre marea dezamăgire a nevestei şi copiilor lui. Într-un tîrziu, Snyder şi Gray au ajuns la Sing Sing, fiind înghiţiţi de măruntaiele închisorii şi dispărînd şi de pe primele pagini ale ziarelor. Aveau să revină în atenţia tuturor abia în ianuarie, cînd era programată execuţia.

A urmat povestea cea mai şocantă din vara aceea.

În dimineaţa de 19 mai, cititorii cotidianului *The New York Times* au dat cu ochii de acest titlu:

UN MANIAC ARUNCĂ ÎN AER O ŞCOALĂ,
OMORÎND 42 DE PERSOANE, MAJORITATEA COPII;
ÎNAINTE PROTESTASE ÎMPOTRIVA TAXELOR MARI

Maniacul cu pricina era un anume Andrew Kehoe, pe care pînă în ziua aceea toţi cei din oraşul lui natal, Bath, Michigan, îl consideraseră un om plăcut şi întreg la cap. Absolvent al Michigan State University, aflată puţin mai încolo, în Lansing, Kehoe îşi lucra pămîntul pe care îl avea lîngă oraş şi lucra cu jumătate de normă ca trezorier al consiliului de administraţie al şcolii din localitate. Nimeni nu bănuia că ar avea gînduri necurate – chiar cu o zi înainte un profesor de la şcoală îi telefonase ca să-l întrebe dacă îi lasă să facă un picnic pe pămîntul lui. Profesorul nu ştia atunci că Andrew Kehoe îşi omorîse nevasta ori tocmai urma să facă asta. Ceea ce ştim sigur este că omul se ţicnise. Era pe punctul de a-şi pierde ferma din cauza datoriilor la bancă, iar pentru asta dădea vina pe taxele şcolare locale, fiind hotărît să răspundă în cel mai cumplit mod cu putinţă.

Pe 18 mai, dis-de-dimineaţă, pe cînd orăşelul Bath era încă adormit, Andrew Kehoe a făcut mai multe drumuri pînă în pivniţa şcolii, cărînd cutii cu dinamită şi pyrotol, un explozibil militar. Cu totul, a înţesat pivniţa cu vreo 230 de kilograme de explozibili. Apoi le-a conectat şi a întins un fitil pînă la maşina lui, parcată în faţă. În dimineaţa următoare copiii au venit la şcoală, ca în orice zi obişnuită. La şcoala din Bath învăţau copii de toate vîrstele, de la grădiniţă pînă la clasa a XII-a. În ziua aceea, veniseră mai puţini copii la cursuri pentru că era săptămîna ceremoniei de absolvire şi cei de a XII-a fuseseră lăsaţi să stea acasă, dar toţi ceilalţi elevi erau prezenţi.

La 9.40 dimineaţa, o uriaşă explozie a distrus cît ai clipi aripa nordică a clădirii, unde învăţau elevii din clasele mici. „Martorii afirmă că Andrew Kehoe, aflat în automobilul său, în faţa şcolii, jubila văzînd trupurile copiilor aruncate în aer de planul lui diabolic”, relata *The New York Times* pe un ton oripilat. 90 de copii au fost prinşi sub dărîmături, mulţi fiind răniţi grav.

În timp ce toţi locuitorii oraşului alergau spre locul măcelului, Kehoe a încercat să mai detoneze nişte explozibili din portbagajul maşinii sale, însă fără succes. Emory Huyck, administratorul şcolii, a încercat să-l oprească pe Kehoe să mai comită şi alte nenorociri, dar Kehoe a reuşit să scoată un pistol, cu care a tras în portbagaj, detonînd explozibilul; în explozie au murit, el, Huyck şi altă persoană care era de faţă. Mulţi alţii au fost răniţi. Bilanţul: 44 de persoane au fost ucise atunci – 37 de copii şi şapte adulţi. Trei familii au pierdut cîte doi copii. Mai tîrziu, pompierii şi poliţiştii au descoperit cu uimire că alţi explozibili amplasaţi sub celelalte aripi ale clădirii nu fuseseră detonaţi. Dacă aceştia ar fi explodat, numărul victimelor ar fi fost de cîteva sute.

Coincidenţa face ca în apropiere de Bath să se afle Round Lake, pe malul căruia Al Capone avea o căsuţă de vacanţă unde venea adesea, mai ales cînd trebuia să se dea la fund din cauza anchetelor poliţiei. Capone îşi petrecuse aici toată vara anterioară. Totuşi, în momentul cînd a avut loc masacrul de la şcoală, era la Chicago, primind, ca reprezentant al comunităţii americanilor de origine italiană, vizita aviatorului Francesco de Pinedo. O altă celebritate care trecuse prin această localitate era Babe Ruth, care fusese arestat în iunie în orăşelul Howell, aflat nu departe, pentru că pescuia ilegal înainte de începutul sezonului.

După masacru, s-a aflat că, probabil, acestea nu erau primele crime comise de Kehoe. Cu ani înainte, era foarte posibil să-şi fi ucis mama vitregă. Nefericita femeie, a doua nevastă a tatălui lui, a murit în chinuri groaznice atunci cînd, încercînd să aprindă soba, aceasta i-a explodat în faţă, împroşcînd-o cu păcură arzîndă. În urma anchetei s-a descoperit că cineva umblase la sobă. Andrew Kehoe, doar un copil pe atunci, era singura persoană care ar fi putut face asta, dar, neexistînd dovezi, nu a fost pus sub acuzare.

Masacrul de la Bath a fost cel mai tragic atac din istoria Statelor Unite în care au fost ucişi cu sînge-rece nişte copii; cu toate acestea, a fost rapid dat uitării. Peste două zile, *The New York Times* aproape că nici nu mai pomenea de el. Acum, la fel ca aproape toată lumea, era preocupat de povestea unui tînăr din Minnesota şi de zborul său eroic spre Paris. În următoarele şase săptămîni, cu excepţia a două zile, principalul subiect dezbătut de *The New York Times* a fost aviaţia.

Capitolul 6

În ultima seară din viaţa lui în care a putut circula liber prin lume, ca un om normal, Charles Lindbergh a acceptat sugestia lui Richard Blythe, responsabilul PR al Corporaţiei Wright, de a merge în oraş ca să vadă un spectacol.

A fost un an excelent pentru iubitorii de spectacole – cel mai bun an pe Broadway măcar ca opţiuni, dacă nu şi ca nivel al calităţii. În anul acela au fost puse în scenă 264 de producţii, mai multe decît oricînd pînă atunci sau ulterior. Lindbergh şi Blythe aveau la dispoziţie vreo 75 de piese, musicaluri şi spectacole de revistă din care să aleagă. S-au hotărît să vadă *Rio Rita*, un musical comic în două acte – o alegere bună, deoarece nu numai că avea un succes răsunător, ci se juca în noua şi somptuoasa clădire a Teatrului Ziegfeld din Sixth Avenue colţ cu Fifty-Fourth Street, o atracţie în sine.

Teatrul fusese inaugurat în martie şi era o etalare a opulenţei arhitecturale. Printre multe alte lucruri, se lăuda cu cea mai mare pictură în ulei din lume. Înfăţişîndu-i pe marii îndrăgostiţi din istorie, era mai mare decît frescele de pe tavanul Capelei Sixtine şi mai comod de privit, cum remarca sec un reporter de la *The New Yorker*, pentru că nu trebuia să te întinzi pe spate ca să te bucuri de ea. Teatrul cel nou era aşa de somptuos, spuneau mulţi observatori, încît scaunele erau capitonate nu doar în faţă, ci şi pe dos.

Intriga musicalului *Rio Rita* era interesant de neverosimil. Plasată în Mexic şi Texas, acţiunea implica o cîntăreaţă americană de origine irlandeză pe nume Rio Rita, un poliţist texan care călătorea incognito, în căutarea unui bandit numit Kinkajou (care se poate – sau nu – să fi fost fratele Ritei), un comis-voiajor bigam care vindea săpunuri, Chick Bean, şi un personaj fără nume, Fiica lui Montezuma. Aceste personaje şi altele la fel de implauzibile erau implicate într-o serie de neînţelegeri amuzante presărate ici-colo cu cîntece care nu prea aveau legătură cu ceea ce se întîmpla înainte sau după. O distribuţie de 131 de persoane şi o orchestră

completă contribuiau din plin la spectacolul caracterizat de o zarvă plină de veselie, deşi nu neapărat şi de sens[1].

Se pare că în anii ’20 publicul nu prea punea mare preţ pe plauzibilitate. În *Katy a făcut*, care avusese premiera cu o săptămînă înainte la teatrul lui Daly din 63rd Street, era vorba despre o chelneriţă ce, potrivit sinopsisului, se înamorează de „un tip angajat să spele vasele care, în timpul liber, mai face şi trafic cu băuturi alcoolice şi care se dovedeşte a fi regele exilat al Suaviei”. *Stigmatul* de Dorothy Manley şi Donald Duff era despre singuratica soţie a unui profesor, care se îndrăgosteşte de un chiriaş frumuşel (jucat de Duff), dar îşi pierde minţile cînd descoperă că acesta a lăsat-o grea pe servitoarea lor de culoare. *Vraja* de Walter Elwood se axa pe o mamă care le pune otravă în cafea celor doi fii ai săi, fiind convinsă, în mod bizar, că aşa îi va dezbăra de năravul băuturii; însă, din nefericire, rezultatul este că unul dintre băieţi devine paraplegic şi celălalt se alege cu leziuni ale creierului. Biata mamă, disperată, îşi ia lumea în cap, apucîndu-se de misionariat. Chiar şi după standardele destul de flexibile ale anului 1927, piesa era atît de proastă, încît nu s-a jucat decît trei zile.

Însă nu era totul doar melodramă şi nimicuri. Eugene O’Neill a produs în 1927 cea mai lungă şi mai densă piesă a sa, *Straniul interludiu*, spectacol care dura cinci ore şi oferea publicului o perspectivă vastă – ca să nu spun extenuantă – asupra nebuniei, avortului, suferinţei din dragoste, nelegitimităţii şi morţii. Publicul urmărea prima parte a piesei de la 5.15 după-amiaza pînă la 7 seara, apoi făcea o pauză pentru a lua cina şi se întorcea la 8.30 pentru încă trei ore şi jumătate de depresie necruţătoare.

Însă Lindbergh şi ceilalţi (îi însoţeau şi una sau două persoane de la aerodrom) nu au mai ajuns la teatru în seara aceea. În Manhattan, Lindbergh s-a hotărît să mai verifice o dată prognozele meteo. Ploua mocăneşte şi vîrfurile zgîrie-norilor din jurul lui se pierdeau în ceaţă, aşa că telefonul pe care l-a dat a fost mai mult aşa, de formă, dar, spre marea lui surprindere, Lindbergh a aflat că pe mare vremea începea să se îndrepte şi că se preconizau condiţii meteo destul de bune. S-au întors imediat în Long Island ca să se pregătească să decoleze dis-de-dimineaţă.

Aveau multe de făcut, inclusiv să-i remorcheze avionul de la aerodromul Curtiss pînă pe Roosevelt. Lindbergh s-a tot foit pe lîngă avion vreo cîteva ore, dar seara tîrziu mecanicii i-au impus să se întoarcă la Garden City Hotel ca să se culce. În hol, Lindbergh era aşteptat de cîţiva reporteri care aflaseră că plănuieşte să decoleze şi voiau să le dea mai multe

informaţii pentru ziarele de dimineaţă. L-au ţinut vreo jumătate de oră, punîndu-i tot felul de întrebări. Cînd a ajuns în sfîrşit în pat, era trecut de miezul nopţii. Tocmai aţipea cînd uşa s-a dat de perete şi George Stumpf – care fusese pus în faţa uşii ca să nu-l deranjeze nimeni – a năvălit înăuntru. „Slim, ce mă fac eu după ce pleci?”, a întrebat el cu o voce plîngăreaţă – cam ciudată întrebare avînd în vedere că nu se cunoşteau decît de o săptămînă. Lindbergh a stat de vorbă răbdător cu Stumpf un minut sau două, apoi i-a zis să-l lase să doarmă, dar era prea tîrziu – prea stătea ca pe ace. Pînă la urmă, nu a mai pus geană pe geană în noaptea aceea.

Lindbergh s-a întors pe aerodromul Roosevelt cu puţin înainte de 3 noaptea. Burniţa, însă buletinele meteo promiteau că vremea se va mai îndrepta pînă dimineaţă. Alimentarea avionului a durat aproape toată noaptea – era un proces laborios, deoarece combustibilul trebuia filtrat printr-un tifon pentru a îndepărta orice impurităţi – şi trebuiau verificate toate sistemele. Dacă Lindbergh era stresat, nu lăsa deloc să se arate. A fost calm şi vesel în tot timpul cît au durat ultimele pregătiri. Şi-a luat la pachet cinci sandviciuri cu şuncă şi cu pui, deşi nu avea să mănînce decît unul, cînd survola deja teritoriul Franţei. Şi-a luat şi un litru de apă.

Pe la 7 şi ceva dimineaţa, Lindbergh şi-a îngrămădit trupul deşirat în cockpit. Avionul a pornit cu un vuiet gutural şi a scuipat un nor de fum albastru înainte de a se stabiliza la un huruit ritmic – extrem de puternic, dar liniştitor de constant. După cîteva clipe Lindbergh a dat din cap în semn de salut şi avionul a început să se tîrască pe pistă.

După atîtea săptămîni de ploaie, pista era moale şi plină de bălţi. *Spirit of St. Louis* parcă rula pe o saltea. Aproape toţi ceilalţi aviatori şi membri ai echipajelor se adunaseră ca să fie de faţă la decolare. Fokker s-a dus cu Lancia lui masivă, ticsită cu stingătoare, în celălalt capăt al pistei. Puţin mai încolo, în locul în care se prăbuşise Fonck cu opt luni înainte încă se vedeau urmele pîrjolului.

Avionul lui Lindbergh a început treptat să prindă viteză, dar părea „lipit de sol”, după cum îşi amintea Fokker mai tîrziu. Elicea fusese fixată într-un unghi care să asigure o eficienţă maximă a consumului de carburant în timpul zborului, sacrificînd din forţa sa la decolare – iar acest neajuns era îngrijorător de evident în timp ce avionul continua să ruleze pe pistă fără să dea semne că s-ar înălţa. În cockpit, Lindbergh mai avea o problemă. Din cauză că nu avea vizibilitate în faţă, a descoperit el acum, nu putea fi sigur că se deplasează în linie dreaptă – lucru absolut necesar. Avionul nu mai

avusese niciodată o încărcătură atît de mare – de fapt, nici un motor Wright Whirlwind nu mai încercase vreodată să ridice aşa o greutate.

„Nu mai avea decît 150 de metri pînă la capătul pistei şi el tot rula”, scria Fokker în memoriile sale. „În faţa lui era un tractor; cîmpul era mărginit de cabluri de telefon. Mi-a stat inima în loc.” Aşa cum păţiseră şi Nungesser şi Coli la Le Bourget, avionul lui Lindbergh s-a înălţat nesigur şi apoi s-a izbit cu stîngăcie de sol, după care s-a înălţat încă o dată şi s-a lipit din nou de pămînt. În cele din urmă, la a treia încercare, a reuşit să decoleze. După spusele unor martori oculari, ai fi zis că avionul se ridicase în aer doar prin forţa voinţei lui Lindbergh. Pînă şi lui i s-a părut o minune – „2 250 de kilograme în echilibru pe o pală de vînt”, scria el în *Spirit of St. Louis*.

Avionul s-a înălţat aşa de greoi, de n-ai fi zis că o să reuşească să treacă peste cablurile telefonice aflate chiar în faţă – cabluri pe care Lindbergh nu putea să le vadă. Avea să afle că nu a izbutit din zbîrnîitul brusc al cablurilor pe care le agăţase, urmate peste o clipă de o izbitură din care nici un om nu ar fi putut scăpa cu viaţă. Bernt Balchen, care privea de la mijlocul pistei, a fost convins că Lindbergh nu avea cum să reuşească şi a tras un chiot, uşurat, cînd acesta a trecut de cabluri la mustaţă. A afirmat că a fost o decolare de maestru. Chamberlin a declarat: „Stăteam cu sufletul la gură. Părea cu neputinţă. Îţi trebuia curaj, nu glumă”. Fokker a prezis că Lindbergh va ajunge în Europa, dar nu la Paris, pentru că era imposibil să mai şi navighezi atunci cînd zburai singur. Byrd a fost deosebit de generos. „Decolarea lui a fost cel mai meşteşugit lucru pe care am văzut să-l facă vreun aviator”, le-a spus el reporterilor. „E un tip grozav.”

Ceea ce au remarcat după aceea mai toţi cei aflaţi acolo a fost liniştea. Atunci cînd *Spirit of St. Louis* s-a înălţat spre cer, nu a ovaţionat nimeni – toţi amuţiseră văzînd cît de aproape trecuse Lindbergh de cabluri şi gîndindu-se cît de singur era acum în avionaşul acela învelit în pînză. Ora înregistrată oficial a decolării a fost 7.52 dimineaţa. Spectatorii au urmărit avionul cu privirea pînă ce a dispărut din raza lor vizuală, apoi s-au împrăştiat în tăcere, duşi pe gînduri.

De la aerodromul Roosevelt, Lindbergh a virat spre nord, trecînd peste marile proprietăţi din Long Island, înainte de a porni peste apele cenuşii şi ceţoase ale Golfului Long Island, survolînd Port Jefferson. Dincolo de golf se afla ţărmul statului Connecticut, la 55 de kilometri depărtare. Poate că

nimic nu sugerează mai limpede provocarea cu care se confrunta decît faptul că nu mai zburase nici măcar atîta distanţă peste o apă vreodată.

În cea mai mare parte a acelei zile de vineri progresul lui Lindbergh a putut fi urmărit îndeaproape. Cît timp *Spirit of St. Louis* a survolat statele Connecticut, Rhode Island şi Massachusetts, s-au primit mai mult sau mai puţin constant rapoarte care confirmau poziţia sa şi faptul că părea să zboare fără probleme. Pe la amiază era deasupra Noii Scoţii, iar la mijlocul după-amiezii survola insula Cape Breton. La Washington, Congresul îşi întrerupea regulat lucrările pentru a primi informaţii în legătură cu desfăşurarea zborului. Pretutindeni, oamenii se adunau în faţa redacţiilor de ziare ca să mai afle noutăţi. În Detroit, doamna Lindbergh preda chimie la Liceul Tehnologic Cass, ca în orice altă zi obişnuită. Voia să-şi abată gîndurile de la zborul fiului ei, dar tot veneau la ea ba vreun elev, ba vreun coleg ca să-i aducă noutăţi. Puţin după 6 seara (după fusul orar al Statelor Unite, pe coasta estică) Lindbergh a trecut de extremitatea stîncoasă a Americii de Nord, peninsula Avalon din Newfoundland, îndreptîndu-se spre largul oceanului.

De-acum avea să întrerupă total contactul timp de 16 ore dacă totul mergea bine; sau, dacă nu, pentru totdeauna.

În seara aceea, la Yankee Stadium, 23 000 de oameni care veniseră să vadă un meci de box între Jack Sharkey şi Jim Maloney şi-au plecat capetele, păstrînd un minut de reculegere înainte ca Sharkey să-l bată măr pe Maloney. În toată America, oriunde se adunau mai mulţi oameni, se spunea o rugăciune. Acum tot ce puteau face era să aştepte. Mulţi nu mai suportau tensiunea. Zece mii de oameni au dat telefon la *The New York Times* ca să afle noutăţi, chiar dacă toată lumea ştia că sună degeaba.

La Paris vestea că ar putea să sosească Lindbergh nu a stîrnit cine ştie ce senzaţie la început. Sîmbătă, pe 21 mai, cînd s-a trezit Myron Herrick, ambasadorul Americii, nici nu îi trecea prin cap ce emoţii îi rezerva weekendul acela. Plănuia să-şi petreacă sîmbăta la Stade Français din Saint-Cloud, urmărind meciul de dublu dintre concetăţenii lui, Bill Tilden şi Francis T. Hunter, şi francezii Jean Borotra şi Jacques Brugnon, un soi de încălzire înainte de turneul Cupei Davis, care urma.

Herrick, un văduv bogat care avea vreo 70 şi ceva de ani, fusese guvernator al statului Ohio (viceguvernator fiind Warren G. Harding), iar acum era un ambasador priceput şi implicat. Semăna cu un star de cinema –

păr alb, dantură perfectă, mustaţă spilcuită – şi avea un şarm natural care cucerea pe toată lumea. Făcuse avere ca avocat şi bancher în Cleveland. La Paris, a ajuns să fie îndrăgit de localnici datorită firii sale prietenoase şi generozităţii cu care arunca bani în dreapta şi-n stînga. În doi ani a cheltuit 400 000 de dolari din buzunarul lui pe tot felul de distracţii şi îmbunătăţiri aduse reşedinţei în care locuiau ambasadorii.

Meciul din Saint-Cloud era o distracţie bine-venită şi foarte incitantă, căci tenisul era o mare atracţie în 1927 şi Bill Tilden era – deşi nu s-ar fi aşteptat nimeni – cel mai grozav jucător de tenis de la vremea aceea. În ultimii şapte ani se impusese fără drept de apel în acest sport. Şi totuşi, în mod curios, înainte de asta nu dovedise aproape deloc că ar fi talentat la tenis.

Tilden a crescut într-o familie bogată şi distinsă din Philadelphia – un văr al lui, Samuel Tilden, fusese candidatul Partidului Democrat la alegerile prezidenţiale în 1876 –, însă viaţa sa personală era marcată de drame. Toţi cei patru fraţi ai săi şi ambii părinţi au murit înainte ca el să ajungă la vîrsta adultă. Fratele lui mai mare, Herbert Marmaduke, fusese tînăra speranţă a familiei. Tilden nu reuşise nici măcar să intre în echipa de tenis de la University of Pennsylvania. Dar după ce fratele său a murit de pneumonie în 1915, Tilden s-a hotărît să devină un mare jucător, apucîndu-se, stăruitor, obsesiv şi fără ajutorul vreunui antrenor, să-şi îmbunătăţească stilul de joc. A bătut mingea la perete iar şi iar, pînă cînd a ajuns să lovească perfect din orice poziţie pe teren. După patru ani de antrenamente, nu era doar cel mai bun jucător din lume, ci chiar cel mai bun din istorie.

Debutînd la vîrsta destul de coaptă de 27 de ani, era numărul unu mondial de şapte ani fără întrerupere, timp în care nu a fost învins în nici un turneu important. Datorită lui, America a cîştigat Cupa Davis de şapte ori la rînd. A mai cîştigat şapte titluri în Statele Unite pe zgură şi cinci campionate de dublu, tot în SUA. În 1924 nu a pierdut nici un meci, iar în vara anului 1925, la vîrsta de 32 de ani, şi-a adăugat în palmares 57 de victorii consecutive – lucru la fel de rar ca înscrierea de către Babe Ruth a 60 de *homerun*-uri sau seria de lovituri reuşite de Joe DiMaggio în 56 de meciuri consecutive.

Pe teren se mişca cu o graţie de balerin. Mai mult plutea decît alerga şi se pricepea de minune să se poziţioneze perfect pentru a returna fiecare minge. Adesea ai fi zis că mingea se ţine după el pe teren, nu că el aleargă după minge. Cînd servea, trucul lui favorit era să ţină în mînă cinci mingi,

lansînd patru ace-uri la rînd şi aruncînd într-o parte ultima minge, devenită, evident, inutilă. Avea o atitudine arogantă şi insuportabilă. Ceilalţi tenismeni nu prea îl suferea, dar, graţie măiestriei lui pe terenul de joc, tenisul era acum mult mai atractiv.

Cariera lui Tilden a fost cît pe ce să se sfîrşească înainte de a începe. În septembrie 1920, juca în primul turneu naţional de simplu de la Forest Hills în faţa unui public de zece mii de oameni, cînd un avion în care se aflau un pilot şi un fotograf s-a apropiat ca să facă nişte poze din aer în timpul meciului. Nu departe de terenul de tenis, motorul avionului a început să scoată scîntei şi apoi s-a oprit cu totul. Cîteva secunde, Tilden, adversarul său, Bill Johnston, şi toţi oamenii din tribune, într-o tăcere sinistră, au urmărit cu privirile avionul, la fel de tăcut, care se îndrepta ţintă spre ei. Însă acesta a ratat la mustaţă terenul de tenis, prăbuşindu-se într-un loc viran din imediata apropiere. Pilotul şi fotograful au murit pe loc. Tilden şi Johnston s-au uitat şovăitori la arbitru, care le-a făcut semn să continue jocul. A servit Tilden, cîştigînd punctul acela, apoi setul şi meciul cu 6-1, 1-6, 7-5, 5-7, 6-3. Cinci ani după aceea nu a mai pierdut nici un meci important.

Seria neîntreruptă de succese obţinute de Tilden era cu atît mai remarcabilă cu cît la mijlocul acestui interval, în 1922, a suferit un accident care, teoretic, ar fi trebuit să pună punct carierei sale. În timp ce participa la un turneu nesemnificativ din Bridgeton, New Jersey, a făcut un salt după minge şi şi-a prins în gard degetul mijlociu al mîinii cu care ţinea racheta. Rana în sine nu era gravă, dar s-a infectat şi peste două săptămîni a fost nevoit să-şi amputeze falanga distală. Astăzi problema s-ar rezolva printr-un tratament cu antibiotice. În 1922 a avut noroc că nu şi-a pierdut tot braţul sau chiar viaţa. (Fiul lui Calvin Coolidge avea să moară în urma unei infecţii similare în anul următor.)

În anii ’20 tenisul era mai mult un fel de hobby inocent. În 1927, într-o finală palpitantă de simplu masculin de la Wimbledon, Henri Cochet l-a învins pe „Bascul zburător” Jean Borotra cu o lovitură controversată, Cochet părînd să lovească mingea de două ori, ceea ce l-ar fi costat punctul respectiv. Arbitrul l-a întrebat dacă a făcut asta, iar Cochet, cu o faţă de copilaş nevinovat, i-a răspuns: *Mais non*. Aşa încît s-a decis că punctul, meciul şi campionatul le-a cîştigat Cochet, motivîndu-se că tenisul este un sport de gentlemeni şi nici un gentleman nu ar spune minciuni, deşi pentru toţi cei implicaţi era cît se poate de clar că Henri Cochet tocmai asta făcuse.

Ca să cîştige un turneu important în anii ’20, un jucător de tenis trebuia să obţină victoria în cinci sau şase meciuri jucate în tot atîtea zile, aşa că era un sport extrem de solicitant. Şi totuşi, nu era un sport profesionist. Concurenţii nu primeau premii în bani şi trebuiau să-şi achite cheltuielile din buzunarul lor, aşa încît tenisul era un sport la care nu aveau acces decît cei bogaţi. Cei care nu se încadrau în această categorie – de pildă, Tilden, după ce murise tatăl lui – trebuiau să-şi cîştige pîinea altfel. La apogeul carierei sale, Tilden s-a hotărît să se facă impresar pe Broadway. S-a apucat să scrie, să producă şi să joace rolurile principale în piese care îi aduceau doar pierderi. În 1926, a lansat o producţie intitulată *That Smith Boy*, în care juca şi el şi care a fost aşa un dezastru, încît proprietarul teatrului i-a cerut să anuleze spectacolul după două săptămîni, chiar dacă Tilden era gata să acopere el toate costurile. Piesele următoare nu au mai fost chiar aşa de îngrozitoare, dar economiile lui s-au dus pe apa sîmbetei. Remarcabil este că în toată această perioadă avea să joace ziua în cadrul turneului US Open sau al Cupei Davis, după care dădea fuga la teatru ca să apară seara pe scenă.

Deloc surprinzător, la un moment dat vîrsta a început să-şi spună cuvîntul. În vara anului 1927, încă era un jucător de mare calibru, dar nu mai era invincibil. Acum francezii aveau patru dintre cei mai buni tenismeni din lume – Cochet, Borotra, Brugnon şi René Lacoste.

Tilden şi Hunter au luptat vitejeşte împotriva lui Borotra şi Brugnon pe Stade Français în sîmbăta aceea, dar francezii erau prea tineri şi prea puternici pentru ei şi au cîştigat meciul cu 4-6, 6-2, 6-2. Un reporter de la Associated Press a afirmat că a fost „probabil cel mai grozav meci de dublu masculin care s-a jucat vreodată în Franţa”. Din păcate, Herrick nu a mai apucat să-l vadă pînă la capăt. Pe la jumătatea setului al treilea i s-a adus o telegramă prin care era informat că Lindbergh fusese zărit deasupra Irlandei şi că avea să ajungă la Paris în seara aceea. Herrick îşi amintea mai tîrziu că abia în clipa aceea şi-a dat seama cît de important era zborul lui Lindbergh. Rodman Wanamaker îl copleşise cu o avalanşă de cablograme, aşa că nici nu îi trecuse prin minte că nu Byrd va ajunge primul. Aşa că a plecat în grabă de la meci. Pentru el posibilitatea ca Lindbergh să ajungă cu bine la Paris nu era o veste bună, ci o chestiune care îi dădea numai bătăi de cap.

În 1927, americanii nu erau tocmai populari în Europa, iar în Franţa deloc. Insistenţa Americii de a i se restitui integral – ba chiar cu dobîndă –

cei zece miliarde de dolari pe care îi împrumutase Europei în timpul războiului li se părea europenilor cam neruşinată avînd în vedere că toţi banii împrumutaţi fuseseră cheltuiţi pe bunuri americane, aşa că plata acestei datorii ar fi însemnat că SUA încasau profit de două ori din acelaşi împrumut. Asta nu li se părea tocmai echitabil, mai ales că toate economiile europene erau la pămînt, în timp ce economia Americii era de-a dreptul înfloritoare. Mulţi americani erau de altă părere. Pentru ei, datoria era datorie şi considerau că, refuzînd să o plătească, Europa le înşela încrederea într-un mod josnic. Pentru americanii cu tendinţe izolaţioniste – iar eroul nostru Charles Lindbergh avea să devină într-o bună zi cel mai tranşant dintre aceştia – situaţia le confirma cît se poate de clar convingerea că SUA ar trebui să nu aibă niciodată de-a face cu străinii. Într-un nou acces de izolaţionism, America şi-a crescut barierele tarifare deja ridicate, împiedicînd aproape complet multe industrii europene să-şi recîştige prosperitatea de odinioară.

Rezultatul era un antiamericanism pronunţat, mai ales în Franţa, unde localnicii nevoiaşi îi vedeau pe turiştii americani – dintre care mulţi erau tineri, gălăgioşi şi insuportabili cînd se îmbătau, dar, fără îndoială, şi pentru că aşa le era firea – trăind regeşte şi ţinînd-o numai în chefuri cu banii lor devalorizaţi. Paritatea franc-dolar aproape că se triplase în ultimul an, făcînd viaţa un chin pentru localnici şi o distracţie continuă pentru turişti. Colac peste pupăză, francezii erau foarte afectaţi de eşecul umilitor al misiunii lui Nungesser şi Coli; mulţi încă bănuiau că meteorologii americani nu le împărtăşiseră francezilor anumite informaţii cruciale. Drept urmare, autocarele cu turişti americani din Paris mai încasau din cînd în cînd cîte o piatră aruncată la mînie, iar grupurile de americani descopereau că nu vine nimeni să-i servească în cafenele. În mod clar, era o atmosferă tensionată. Ambasadorul Herrick avea toate motivele să îndemne la precauţie. Nimeni nu îndrăznea să se gîndească la ce se va întîmpla cînd avea să aterizeze acolo primul american.

În mod destul de remarcabil, o sută de mii de oameni au lăsat baltă tot ce făceau în clipa aceea şi s-au dus, ca vrăjiţi, pe Le Bourget.

Merită să ne oprim puţin asupra reuşitei lui Charles Lindbergh de a-şi găsi singur drumul din Long Island pînă pe un aerodrom de lîngă Paris. Pentru a menţine direcţia cu ajutorul estimei trebuie să urmăreşti îndeaproape busola, viteza cu care călătoreşti, timpul care s-a scurs de la

ultimul calcul şi orice devieri de la ruta stabilită. Ne putem face o oarecare idee despre dificultatea acestei misiuni din faptul că membrii expediţiei lui Byrd din luna următoare – în ciuda faptului că avea la bord un navigator şi un radiooperator, pe lîngă pilot şi copilot – au ratat cu vreo trei sute de kilometri locul prevăzut pentru aterizare, adesea nu au avut decît o idee foarte vagă despre poziţia lor şi au confundat un far de pe coasta Normandiei cu luminile Parisului. În schimb, Lindbergh nu a ratat nici o ţintă – Noua Scoţie, Newfoundland, Peninsula Dingle din Irlanda, Cap de la Hague în Franţa, Le Bourget la Paris – şi a reuşit asta făcîndu-şi calculele pe genunchi în timp ce pilota un avion instabil. Chiar şi numai această realizare îl califică fără discuţii pentru titlul de cel mai mare pilot de la vremea aceea, dacă nu chiar din istorie. A fost singurul pilot care, în acel an, a aterizat acolo unde spusese că o să aterizeze. Toate celelalte zboruri din vara aceea – şi au fost multe – fie au dat greş, fie au amerizat forţat, fie piloţii au aterizat fără să aibă habar unde se află. Aparent, lui i se părea cît se poate de firesc să zboare direct pînă pe Le Bourget. Iar pentru el chiar aşa şi era.

În timp ce Lindbergh parcurgea ultima porţiune dintre Cherbourg şi Paris, nici nu îi trecea prin cap că avea să devină cu mult mai faimos decît orice om de pînă atunci.

Nici nu şi-a închipuit că o să-l aştepte o mulţime de oameni. Se întreba dacă avea să găsească la aerodrom pe cineva care să ştie engleză şi dacă nu cumva o să dea de bucluc pentru că nu avea viză de intrare în Franţa. Se gîndea ca mai întîi să-şi vadă avionul adăpostit în siguranţă, după care avea s-o sune pe mama lui, s-o anunţe că a ajuns cu bine. Presupunea că o să dea un interviu sau două, asta dacă reporterii lucrau pînă tîrziu în Franţa. Apoi avea să caute un hotel pe undeva. La un moment dat ar fi trebuit şi să-şi cumpere nişte haine şi obiecte de uz personal, pentru că nu îşi adusese nimic cu el – nici măcar o periuţă de dinţi.

O problemă mai presantă cu care se confrunta era că Le Bourget nu figura pe harta lui. Tot ce ştia era că acesta se află la vreo 11 kilometri nord-est de oraş şi că este mare. După ce a dat ocol Turnului Eiffel, s-a îndreptat în această direcţie, dar singurul loc pe care îl vedea era înconjurat de lumini strălucitoare, de parcă ar fi fost un complex industrial sau ceva de genul ăsta, cu nişte tentacule lungi la fel de luminoase, care se întindeau în toate direcţiile. Nu semăna deloc cu aeroportul adormit pe care se aşteptase să-l

găsească aici. Ce nu ştia era că el era motivul pentru toată acea agitaţie; tentaculele sinuoase de lumină erau farurile a zeci de mii de maşini care se îndreptaseră toate în acelaşi timp către Le Bourget şi acum erau înţepenite în cel mai mare blocaj rutier din istoria Parisului. Pe tot drumul spre aeroport erau maşini şi tramvaie abandonate.

La 10.22 seara, ora Parisului – după exact 33 de ore, 30 de minute şi 29,8 secunde după ce decolase, potrivit unui barograf oficial pe care Asociaţia Aeronautică Naţională americană îl instalase în avion chiar înainte de plecare –, *Spirit of St. Louis* a aterizat pe suprafaţa acoperită de iarbă a aerodromului Le Bourget. În clipa aceea, un val de bucurie a cuprins tot globul. În doar cîteva minute, întreaga Americă a aflat că el ajunsese cu bine la Paris. Le Bourget s-a transformat brusc în scena unui pandemoniu cuprins de exaltare, zeci de mii de oameni năpustindu-se pe aerodrom către avionul lui Lindbergh – „un puhoi de oameni care forfoteau şi răcneau… năvălind spre el din toate direcţiile”, cum spunea un martor ocular. Un gard din sîrmă înalt de vreo doi metri şi jumătate care împrejmuia aerodromul a fost culcat la pămînt, iar mai multe biciclete au fost călcate în picioare de marea de oameni. Printre cei care se îngrămădeau erau şi dansatoarea Isadora Duncan (care avea să moară peste patru luni într-un accident bizar, strangulată atunci cînd eşarfa sa lungă s-a agăţat în roata maşinii) şi Jean Borotra, care împreună cu Jacques Brugnon îi învinsese pe Bill Tilden şi pe Francis T. Hunter la Saint-Cloud în ziua aceea.

Pentru Lindbergh, aceasta era o situaţie extrem de alarmantă, fiind blocat şi efectiv în pericol de a fi sfîşiat în bucăţi. Mulţimile l-au tras afară din cockpit şi l-au purtat pe umeri în triumf, ca pe o pradă de preţ. „M-am trezit întins cu faţa în jos, deasupra mulţimii, în mijlocul unei mări de capete care se întindea cît vedeam cu ochii, pierzîndu-se în noapte”, povestea el. „Parcă mă înecam într-o mare de oameni.” Careva i-a smuls casca de piele de pe cap şi alţii au început să tragă de hainele lui – lucru extrem de neliniştitor. În spatele lui, spre marea sa îngrijorare, avionul lui iubit era distrus de gloatele care să căţărau pe el. „Am auzit lemnul trosnind în spatele meu cînd cineva s-a lăsat prea tare pe un montant. După aceea s-a rupt încă un montant, apoi încă unul şi am auzit pîrîitul pînzei sfîşiate.” Şi-a dat seama că vînătorii de suvenire îşi făceau de cap.

Cumva, în haosul acela, a ajuns cu picioarele pe pămînt, în timp ce hoardele de oameni se precipitau acum pe lîngă el. Ca prin minune, în lumina aceea slabă, le-a atras atenţia un biet american care căsca şi el gura

pe-acolo şi care semăna oarecum cu Lindbergh, aşa că acum îl purtau pe el în triumf, în ciuda faptului că omul se tot zbătea, protestînd vehement. Cîteva minute mai tîrziu, funcţionarilor din biroul comandantului aeroportului le-a stat inima în loc auzind zornăit de sticlă spartă şi dînd cu ochii de nefericita victimă care le era împinsă prin fereastră. Cu privirea rătăcită şi ud leoarcă de sudoare, omul rămăsese fără haină, curea, cravată, un pantof şi cam jumătate de cămaşă; iar hainele pe care le mai avea pe el erau aproape toate ferfeniţă. Parcă scăpase după un dezastru dintr-o mină. Le-a zis funcţionarilor buimaci că pe el îl cheamă Harry Wheeler şi că e blănar în Bronx. Venise la Paris ca să cumpere pielicele de iepure şi fusese atras spre Le Bourget de acelaşi impuls care îi atrăsese şi pe mare parte dintre parizieni. Acum tot ce îşi dorea era să plece acasă.

Între timp, Lindbergh a fost salvat de doi aviatori francezi care l-au condus în zona oficială de recepţie. Acolo a făcut cunoştinţă cu Myron Herrick, cu fiul acestuia, Parmely, şi cu nora lui, Agnes. L-au lăsat pe Lindbergh să-şi tragă sufletul vreo cîteva minute, asigurîndu-l că avionul lui va fi pus la adăpost. A durat cîteva ore pînă ce Lindbergh şi grupul lui Herrick au izbutit să străbată străzile supraaglomerate pînă la reşedinţa ambasadorului din Avenue d'Iéna, în centrul Parisului. Aici Lindbergh nu s-a lăsat examinat de un doctor, dar a acceptat bucuros un pahar de lapte şi ceva de mîncare, după care a făcut o baie fierbinte şi scurtă.

Lindbergh nu mai închisese un ochi de mai bine de 60 de ore, dar a consimţit să se întîlnească cu reporterii care se strînseseră în faţa reşedinţei. Parmely Herrick i-a poftit înăuntru. Deşi se vedea de la o poştă că Lindbergh era frînt, a stat, foarte amabil, la poveşti cu reporterii vreo cîteva minute. Le-a spus că se luptase cu lapoviţa şi cu ninsoarea cam 1 500 de kilometri; cîteodată zbura la o înălţime de numai trei metri, alteori la trei mii de metri. După aceea, îmbrăcat cu nişte pijamale împrumutate de la Parmely, s-a întins în sfîrşit în pat. Era ora 4.15 dimineaţa.

Cel mai celebru om de pe planetă a închis ochii şi a dormit zece ore.

1. În anii '20 numărul persoanelor distribuite în spectacole putea fi enorm. O producţie a lui Max Reinhardt din 1924, *Miracolul*, avea în distribuţie 700 de artişti.

Capitolul 7

În America era ziua. Vestea că Lindbergh ajunsese la destinaţie s-a răspîndit pretutindeni în doar cîteva minute. S-a stîrnit un vacarm de claxoane, sirene, clopote. De la un capăt la altul, întreaga ţară jubila discordant, aşa cum se întîmplă atunci cînd se sfîrşeşte vreun război.

Ziarele se dădeau peste cap să găsească vorbe potrivite ca să descrie extraordinara realizare a lui Lindbergh. *The New York Evening World* a numit-o „cea mai grozavă ispravă făcută de un singur om din toată istoria umanităţii”. Alt ziar a afirmat că este „evenimentul cel mai de seamă de la Înviere încoace”. Potrivit *North American Review*, tot pămîntul vibra de „bucuria mult aşteptată de întregul neam omenesc la vestea că a apărut primul cetăţean al lumii, primul om care merită cu adevărat să spună că adresa lui este «Pămîntul», primul ambasador itinerant al Creaţiei”. După retorică şi intensitatea emoţiilor, ai fi zis că era vorba despre a doua venire a lui Iisus.

The New York Times a dedicat zborului lui Lindbergh primele patru pagini ale ziarului, chiar dacă nu prea era mare lucru de zis în afară de faptul că reuşise. În primele patru zile care au urmat zborului ziarele americane au publicat aproximativ 250 000 de articole, totalizînd 36 de milioane de cuvinte, despre Lindbergh şi zborul lui. Fără să bănuiască deloc cît de mult avea să atragă atenţia, Lindbergh plătise un serviciu care selecta ştiri din ziare, precizînd ca articolele să-i fie trimise mamei lui, care a aflat, îngrozită, că o întreagă flotă de camioane se pregătea să-i livreze cîteva tone de articole de prin ziare cînd încă nu trecuse nici o săptămînă.

Ai fi zis că toată ţara căpiase. S-au făcut propuneri ca Lindbergh să fie scutit de impozite pe viaţă, să se boteze o stea sau o planetă după el, să fie primit în guvern pe viaţă ca şef al unui nou Minister al Aviaţiei, iar ziua de 21 mai să fie declarată sărbătoare naţională. I s-a acordat dreptul de intrare liberă pe viaţă la toate meciurile de baseball din liga întîi din orice oraş. O vreme statul Minnesota a cîntărit o propunere de a-şi schimba numele în Lindberghia.

Preşedintele Coolidge a anunţat că 11 iunie va fi decretată Ziua Lindbergh în America – cel mai înalt omagiu adus vreodată de naţiune unui cetăţean particular. Poşta a emis degrabă o serie specială de timbre pentru corespondenţa par avion – prima dată cînd i se acorda această cinste unei persoane în viaţă.

O mulţime de parcuri, copii, străzi şi munţi, secţii ale unor spitale şi grădini zoologice, rîuri, licee şi poduri au primit numele lui. La Chicago, s-a anunţat că se fac planuri pentru a ridica un Far Lindbergh comemorativ înalt de 404 metri a cărui lumină să se vadă de la aproape 500 de kilometri.

Lindbergh a primit peste 3,5 milioane de scrisori – în principal de la reprezentante ale sexului feminin, după cum s-a observat – şi 15 000 de pachete conţinînd daruri şi amintiri. Mulţi dintre corespondenţii săi acopereau şi valoarea rambursului – în total cam 100 000 de dolari, după cum s-a estimat –, cu speranţa deşartă că îşi va găsi timp să le răspundă. Western Union a primit aşa de multe mesaje, încît a trebuit să pună 38 de angajaţi să se ocupe numai de asta ca să poată face faţă. Un mesaj din Minneapolis consta într-un text de 15 000 de cuvinte şi 17 000 de semnături şi se întindea pe 158 de metri cînd l-au desfăcut. Celor cu mai puţină imaginaţie, Western Union le-a pus la dispoziţie 20 de formulare standardizate cu mesaje de felicitări, ca să aibă de unde alege. Mii de oameni au ales.

La Hollywood, un tînăr caricaturist pe nume Walt Disney a avut inspiraţia să creeze un filmuleţ de desene animate intitulat *Plane Crazy*, cu un şoarece care era pilot. Pe şoarece îl chema iniţial Oswald, dar curînd a cîştigat un loc mai durabil în inima naţiunii cu numele Mickey. Robert Ripley, autorul brandului *Lucrurile incredibile ale lui Ripley* folosit în ziare, a primit 200 000 de scrisori şi telegrame furioase după ce a afirmat cu neruşinare că înainte de Lindbergh mai fuseseră 67 de oameni care traversaseră oceanul în zbor. (Majoritatea cu dirijabile. Ulterior, un calcul mai atent a arătat că numărul acestora se apropia de 120.)

S-au compus cel puţin 250 de cîntece de mare succes dedicate lui Lindbergh şi zborului său. Cel mai popular se intitula „Lindy Norocosul” – porecla pe care nu o suferea el – şi era cîntat adesea la cinele unde era invitat, „spre marea mea stînjeneală şi iritare”, îşi amintea el mai tîrziu. „Lindy Hop” a devenit un dans foarte popular – în mod ironic, de vreme ce neprihănitul Lindbergh nu dansase niciodată cu o fată.

Între timp, la Paris delirul atingea aceleaşi cote ridicate. Pe Le Bourget, în dimineaţa de după sosirea lui Lindbergh, oamenii care făceau curat au adunat peste o tonă de obiecte pierdute, printre care şi şase proteze dentare. Îndrumat cu blîndeţe de Herrick, Lindbergh a făcut totul ca la carte. Ieşind pe balconul ambasadei pentru a saluta mulţimea după ce s-a trezit, în prima lui zi în Franţa, a fluturat un drapel francez, aruncînd în delir miile de oameni care se îngrămădeau în stradă. Apoi el şi Herrick au vizitat-o pe mama lui Nungesser, o văduvă care locuia într-un mic apartament de la etajul al şaselea, în Boulevard du Temple, lîngă Place de la République. Se împlineau fix două săptămîni de la dispariţia fiului ei. Cu toate că vizita nu a fost anunţată public, zece mii de oameni umpleau strada, aşteptînd să sosească Lindbergh. Tot în această primă zi plină de evenimente, Lindbergh a sunat acasă folosind noua linie telefonică transatlantică, devenind astfel una dintre primele persoane particulare care nu numai că au traversat Atlanticul în zbor, ci au şi vorbit la telefon peste ocean; în plus, i-a vizitat pe soldaţii bolnavi de la Les Invalides.

În zilele care au urmat, s-a dus la Palatul Elysée ca să primească La Légion d’honneur din partea preşedintelui Gaston Doumergue – era prima dată cînd un preşedinte francez îi înmîna personal unui american cea mai înaltă distincţie franceză –, a ţinut un discurs în Camera Deputaţilor, a fost sărbătorit de Aéro-Club de France, a participat la o paradă la care au asistat aproape un milion de oameni şi a primit cheile oraşului la primărie. De fiecare dată cînd vorbea, o făcea cu modestie şi cu aplomb şi nu scăpa nici o ocazie să laude realizările aviaţiei franceze sau să spună ce oameni de treabă sînt francezii în general. A ţinut să precizeze că succesul lui nu era decît o părticică a unui efort colectiv mai amplu. Cu ochii scăldaţi în lacrimi de bucurie, Franţa l-a primit pe Lindbergh la pieptul ei. Francezii îi spuneau *le boy*.

Nici un străin aflat în vizită în Franţa nu fusese onorat cu atîta extravaganţă. Drapelul american a fost înălţat pe Quai d’Orsay, pe Ministerul Afacerilor Externe – prima dată cînd steagul Statelor Unite flutura pe această clădire sacră. În toată această perioadă încărcată a fost izbitor felul cum arăta Lindbergh. Toate lucrurile pe care le-a purtat în următoarele cîteva zile erau de căpătat – şi nu prea avea cine să-i împrumute haine care să-i vină unui om aşa de înalt şi deşirat. Deşi reporterii au fost prea diplomaţi sau prea intimidaţi ca să comenteze pe marginea acestui subiect, se vedea de la o poştă că Lindbergh umbla prin

Paris îmbrăcat cu sacouri care îi erau cam scurte la mîneci şi cu pantaloni care nu îi atingeau pantofii.

La cinci zile după zbor, mulţimi totalizînd un milion de oameni încă se îngrămădeau de-a lungul străzilor oriunde mergea. A zîmbit mult în acele prime zile şi făcea cu mîna de fiecare dată cînd îl aştepta puzderie de oameni. Dar asta nu avea să dureze prea mult.

Joi, 26 mai, Lindbergh s-a dus pe Le Bourget ca să verifice starea avionului. Suferise o mulţime de stricăciuni provocate de puhoiul de oameni care jubilau, dar acum mecanicii se chinuiau să-l repare. La aerodrom, Lindbergh a împrumutat un avion de vînătoare francez, Nieuport, ca să facă o tură. Cu toate că nu mai pilotase niciodată un Nieuport şi nu era sigur care îi sînt limitele, s-a apucat să facă o serie de loopinguri, ranversări, vrii, tonouri şi alte acrobaţii aeriene. Funcţionarii francezi se uitau stupefiaţi cum cel mai respectat şi mai preţuit om de pe pămînt făcea tumbe şi plonja pe cer, deasupra lor, forţînd limitele unui avion despre care nu ştia nimic. Gesticulînd ca apucaţii şi ţopăind de zor, îl implorau să înceteze aceste manevre periculoase şi să coboare înapoi la sol. În cele din urmă, pentru că era băiat de treabă, Lindbergh s-a oprit. A fost o confirmare uluitoare a afirmaţiei că Lindbergh a fost, foarte posibil, cel mai bun, dar şi cel mai norocos pilot din istorie.

Lindbergh plănuia să facă turul Europei – şi în special îşi dorea să viziteze Suedia, patria strămoşilor lui – şi apoi să zboare înapoi în America. Încă nu era hotărît dacă să încerce o traversare riscantă a Atlanticului cu vîntul în faţă sau să meargă tot spre est, ca să ajungă acasă survolînd Asia şi nordul Pacificului. Însă Herrick l-a informat că nu avea să fie nici una, nici alta. Preşedintele Coolidge trimisese un crucişător, USS *Memphis*, ca să-l aducă acasă pentru ca America să-l poată omagia aşa cum se cuvine. Preşedintele voia să termine mai repede cu ceremoniile ca să poată pleca în vacanţă, în Black Hills, Dakota de Sud.

Lui Lindbergh i s-a permis să viziteze scurt Bruxellesul şi Londra, pentru că promisese deja că va ajunge în aceste oraşe. În mod excepţional, i s-a îngăduit să piloteze chiar el avionul.

Peste 100 000 de oameni îl aşteptau la aerodromul Croydon de lîngă Londra – aşa de mulţi, încît poliţia nu a reuşit să-i împiedice să pătrundă pe pistă. Lindbergh a trebuit să întrerupă aterizarea de două ori din cauză că puzderie de oameni surescitaţi năvăleau pe pista acoperită cu iarbă – privelişte care cu siguranţă îl îngrijora pe pilotul fără vizibilitate spre

înainte. După aceea maşina care l-a preluat pe Lindbergh a fost asaltată de mulţime. Poliţiştii au reuşit să răzbată prin mulţime doar punîndu-l pe Lindbergh să se întindă pe banchetă, acoperindu-l cu o haină şi spunîndu-le oamenilor că de fapt maşina transporta o femeie grav rănită.

Cu chiu, cu vai, a ajuns la Palatul Buckingham, unde, după cum se ştie, regele l-a blocat pe Lindbergh întrebîndu-l cum făcuse pipi în timpul zborului. Lindbergh i-a explicat, oarecum jenat, că îşi luase cu el o găleată special pentru asta.

George al V-lea, care ţinea neapărat să înţeleagă cum trebuie acest aspect al zborului, l-a întrebat de cîte ori folosise găleata.

Avînd în vedere în ce familie crescuse, este foarte posibil ca Lindbergh să nu mai fi vorbit niciodată pînă atunci cu cineva despre nevoile sale fiziologice, dar uite că ajunsese să aibă această discuţie cu regele Angliei.

„De două ori”, a şoptit el cu voce răguşită şi cu o faţă de ziceai că mai are puţin şi leşină. „Unde anume?”, a insistat regele. „O dată deasupra insulei Newfoundland şi o dată în largul oceanului.”

Regele a dat din cap gînditor, mulţumit de răspuns.

Trei zile mai tîrziu Lindbergh era la Cherbourg, urcînd la bordul crucişătorului USS *Memphis*, care urma să-l ducă acasă. A făcut cu mîna către mulţimile adunate pe chei şi oamenii l-au ovaţionat cu ardoare. Mulţi aruncau flori. Toate ziarele franceze i-au adus omagii călduroase şi i-au urat tînărului american *bon voyage*.

Apoi viaţa a revenit la normal în Franţa. Nu a trecut nici o zi şi se arunca din nou cu pietre în autocarele cu turişti americani, iar vizitatorii de pe Champs-Elysées descopereau cît e de greu să faci contact vizual cu chelnerul. Şi s-a dovedit că nu era decît începutul. Înainte să se sfîrşească vara, milioane de francezi aveau să deteste America mai mult ca oricînd, străzile din Franţa devenind de-a dreptul periculoase pentru americani. Vara anului 1927 avea să fie nu doar cea mai fericită pentru America după mult timp, ci şi foarte urîtă.

Iunie
Babe

„Era mai impunător decît preşedintele. Odată, pe cînd veneam în nord, ne-am oprit într-un orăşel din Illinois, o simplă haltă. Era cam 10 seara şi turna cu găleata. Trenul a oprit zece minute pentru apă sau nu ştiu ce. Orăşelul acela nu cred să fi avut mai mult de cinci mii de locuitori, dar jur că patru mii dintre ei stăteau acolo, în ploaie, aşteptînd să-l vadă pe Babe.”

Richards Vidmer, reporter sportiv
la *The New York Times*

Capitolul 8

La sfîrşitul secolului al XIX-lea, Baltimore era al şaselea oraş ca mărime din America (între timp a coborît pe locul 21) şi unul dintre cele mai dure, iar zona cea mai dură din Baltimore era un cartier aflat aproape de Inner Harbor numit fără ironie sau afecţiune Oraşul Porcilor.

Aici s-a născut, pe 6 februarie 1895, George Herman Ruth, într-o familie nu tocmai bogată, sterilă emoţional şi aparent fără nici o şansă. Şase dintre cei opt fraţi ai săi aveau să moară la vîrste fragede, George pierzîndu-şi şi părinţii cînd era încă mic – mama lui a murit de tuberculoză, iar tatăl a fost înjunghiat într-o încăierare din faţa barului său. Soarta a fost crudă cu această familie.

Prima propoziţie din autobiografia lui Ruth este: „Am fost un copil rău”, afirmaţie care nu e în întregime adevărată. Cîteva rînduri mai jos adaugă: „Nu mi-am cunoscut prea bine părinţii”, ceea ce este mai aproape de adevăr. Ruth a cam fost lăsat în voia sorţii cînd era încă foarte mic. Părinţii săi nu erau atît răi, cît mai degrabă ocupaţi cu altele. Mama sa şi-a petrecut cea mai mare parte a copilăriei lui agonizînd fără speranţă într-un apartament înghesuit aflat la etaj, deasupra barului. Tatăl lui, lipsit de o parteneră de viaţă sănătoasă, administra singur barul de la parter – unde îşi petrecea aproape tot timpul. Poate că nimic nu reflectă mai bine detaşarea şi imaterialitatea familiei lui Ruth decît faptul că a crescut fără să ştie exact cîţi ani are. Pînă ce şi-a văzut pentru prima dată certificatul de naştere, cînd a depus cerere pentru un paşaport, la 39 de ani, a crezut că are cu un an mai mult decît vîrsta lui reală. Dar nici Ruth nu a fost un fiu nemaipomenit de atent. În autobiografia sa afirmă că mama lui a murit cînd el avea 13 ani. De fapt, avea 16. În plus, i-a scris greşit numele de domnişoară.

Barul în care a crescut Ruth nu mai există de mult. Printr-o coincidenţă fericită, lîngă locul respectiv se află astăzi centrul terenului exterior de la Camden Yards al echipei Baltimore Orioles – deloc nepotrivit, avînd în vedere că Ruth a jucat baseball profesionist pentru prima dată ca membru al echipei Baltimore Orioles, cînd s-a ales cu porecla „Babe”.

În primăvara anului 1902, în vreme ce Charles Lindbergh, doar un bebeluş pe atunci, gîngurea într-un coşuleţ elegant în Minnesota, tatăl lui Babe l-a dus pe micul George la Şcoala Industrială pentru Băieţi St. Mary din Baltimore – un edificiu masiv, întunecos şi lugubru din Wilkens Avenue, la vreo cinci kilometri vest de cartierul lui – şi l-a lăsat acolo. Acesta era unul dintre cele aproape 30 de locuri unde erau abandonaţi copiii orfani sau îndărătnici din Baltimore la 1900 – o reflecţie a condiţiilor sociale disperate în care trăiau pe atunci mulţi locuitori ai oraşului. Aceasta avea să fie casa lui Ruth aproape tot timpul în următorii 12 ani.

St. Mary era o instituţie ieşită din comun – în parte orfelinat, în parte şcoală de corecţie, în parte şcoală privată. Dintre cei 850 de băieţi înscrişi, cam jumătate erau interni care plăteau o taxă. Părinţi din toată America îşi trimiteau băieţii la St. Mary, adesea ca ultimă soluţie, după ce alte şcoli nu îi primiseră.

Şcoala era condusă de misionarii xaverieni, un ordin romano-catolic ai cărui membri adoptau pietatea şi celibatul, dar nu erau propriu-zis preoţi, iar condiţiile erau exact ca la mănăstire. Elevii nu aveau pic de intimitate. Toate activităţile – fie că dormeau, făceau duş, mîncau ori învăţau – le făceau în comun. Paturile, băncile, cabinele de duş – toate erau aşezate pe rînduri lungi, cazone, ca într-o puşcărie sinistră din epoca victoriană. Dar şcoala St. Mary nu era deloc aşa de rea ca altele de genul ăsta. Copiii erau trataţi cu demnitate şi chiar cu un soi de afecţiune aspră, fiind răsplătiţi pentru bună purtare cu cîte 25 de cenţi pe săptămînă, bani de buzunar. Băieţii de la şcoala St. Mary primeau o educaţie de bază destul de solidă şi învăţau o meserie. Ruth a învăţat să croiască şi să coase cămăşi, iar peste ani le arăta încîntat coechipierilor lui cu cîtă pricepere făcea o manşetă sau un guler.

Toţi elevii avuseseră în trecut probleme de comportament, însă misionarii le puneau pe seama faptului că nu fuseseră crescuţi cum trebuie mai degrabă decît pe vreun neajuns ce ţinea de caracterul lor – o perspectivă în mod clar luminată pentru vremea aceea. Ei considerau că, dacă este încurajat şi tratat cu decenţă şi respect, orice băiat va deveni un cetăţean model – şi au avut dreptate aproape în toate cazurile. 95% dintre băieţii educaţi de misionarii xaverieni au avut o viaţă normală, stabilă.

În copilărie, Ruth era corpolent, ţanţoş, cu faţă de mops, degajat – o figură înduioşător de tristă. A fost mereu mult mai masiv decît colegii lui – aşa de masiv, încît odată, cînd nişte oameni de la o organizaţie caritabilă împărţeau daruri de Crăciun, l-au luat drept angajat, aşa că au sărit peste el

cînd i-a venit rîndul. Cînd şi-au dat seama de gafă, George a primit şi el o cutie uriaşă cu bomboane de ciocolată. În loc să le pună bine – şi ţineţi cont de faptul că probabil nu mai avusese niciodată în viaţa lui un lucru aşa de extraordinar despre care să poată spune că este al lui –, s-a apucat imediat să-i servească şi pe ceilalţi cu bomboane. Era un puşti care ar fi meritat să aibă o copilărie mai fericită. Din 1912 pînă în 1914 nu l-a vizitat nimeni.

Misionarii de la şcoala St. Mary erau extrem de devotaţi baseballului. Şcoala avea nu mai puţin de 44 de echipe, dotate cu echipament complet şi uniforme. Nici dacă ar fi plătit toţi banii de pe lumea asta Ruth nu ar fi putut avea o pregătire mai bună pentru o carieră în baseball. Datorită baseballului „l-am întîlnit şi am învăţat să-l iubesc pe cel mai grozav om pe care l-am cunoscut vreodată” – fratele Matthias Boutilier. Matthias, de fel din Cape Breton, Noua Scoţie, era un uriaş blînd şi amabil, francez la origine. Avea 1,98 metri şi cîntărea 113 kilograme, dar vorbea mereu cu voce blajină. Era un foarte bun jucător de baseball, dar şi un antrenor grozav – iar Babe Ruth era un copil mai talentat şi mai muncitor decît toţi copiii cu care mai avusese de-a face. La vîrsta de 8 ani, George juca baseball cu copii de 12 ani; la vîrsta de 12 ani juca cu unii de 16. În adolescenţă, putea juca în orice poziţie pe teren mai bine decît oricine altcineva din şcoală – chiar şi la prindere, trebuind să-şi pună pe stînga o mănuşă făcută pentru mîna dreaptă, pentru că şcoala nu avea mănuşi pentru stîngaci. Dar, atunci cînd era la bătaie, nu avea egal. În adolescenţă, avea 1,87 metri, cîntărea aproape 90 de kilograme şi era foarte puternic.

Auzind că la şcoala St. Mary este un copil senzaţional, au venit în 1914 să arunce o privire întîi un vînător de talente de la Baltimore Orioles, apoi o echipă din liga a doua, din cadrul Ligii Internaţionale. În momentul cînd a venit George la baza-casă, vînătorul de talente a observat cu surprindere că apărătorul exterior pe dreapta şi-a părăsit locul obişnuit şi s-a dus mult mai încolo – aşa de departe, că deja se afla pe terenul învecinat. Chiar şi aşa, Ruth tot a trimis mingea peste capul acestuia. A fost una dintre cele trei lovituri lungi din ziua aceea. În mod surprinzător, vînătorul de talente nu a fost cine ştie ce impresionat de forţa lui Ruth. Lansarea mingii de baseball la mare distanţă în 1914 era un talent interesant, dar nu unul care să merite a fi cultivat. Orioles aveau nevoie de oameni la aruncare şi pe această poziţie l-au luat în echipă.

Şi aşa, la începutul lui martie 1914 George Herman Ruth, care tocmai împlinise 19 ani, şi-a luat rămas-bun de la fratele Matthias şi prietenii lui de

la şcoala St. Mary, s-a urcat în tren şi a plecat către sud, la Fayetteville, în Carolina de Nord, pentru primul lui antrenament de primăvară şi noua sa viaţă ca jucător profesionist de baseball. A fost pentru prima dată cînd a mers cu trenul, prima dată cînd a ieşit din Maryland, prima dată cînd a văzut oraşe mici şi peisaje sălbatice, prima dată cînd a stat la hotel şi prima dată cînd a comandat mîncare dintr-un meniu. Habar nu avea pe ce lume trăieşte. Nu ştia nici măcar că liga întîi este formată de fapt din echipele ce joacă în două ligi. Porecla pe care i-au dat-o acum coechipierii săi, „Babe" („Copilaşul") – pentru că era aşa de inocent şi de tînăr –, i se potrivea ca o mănuşă. Ruth nu era decît un copilaş, din toate punctele de vedere – în afară de fizic. Din primul lui salariu şi-a cumpărat o bicicletă. Prin hoteluri, cînd nu avea altceva de făcut, se plimba cu liftul ore întregi. După atîţia ani în care trăise la comun, nu se mai ruşina de goliciunea lui sau cînd stătea pe veceu şi nu avea aproape deloc simţul proprietăţii. Primul lui coleg de cameră, Ernie Shore, a descoperit oripilat, la cîteva săptămîni după ce începuse sezonul, că în tot acel timp Ruth îi folosise periuţa de dinţi.

Aproape din prima clipă Ruth şi-a etalat apetitul pentru care a devenit faimos. Ideea că la restaurantele hotelurilor putea comanda orice îi poftea inima era pentru el un răsfăţ de care a profitat mereu. A dat rapid şi de gustul sexului. Nici la capitolul ăsta nu era deloc ruşinos. Un coechipier pe nume Larry Gardner îşi amintea că, intrînd într-o cameră, a dat peste Ruth, care făcea sex cu o prostituată pe podea. „El fuma trabuc şi ronţăia alune, iar tipa aia se ocupa de el", povestea Gardner minunîndu-se – şi pe bună dreptate.

„Cînd îl lăsau să iasă", îşi amintea alt coechipier, „parcă eliberau o sălbăticiune dintr-o cuşcă". Ruth nu a fost foarte pretenţios nici atunci, nici mai tîrziu. Marshall Hunt de la *New York Daily News* a afirmat odată despre femeile lui Ruth că în general „nu i s-ar fi părut atrăgătoare decît unui bărbat care tocmai ar fi ieşit din puşcărie după ce a stat închis 15 ani".

În 1914 echipa Orioles avea probleme mari. Fanii săi o abandonau în masă, alegînd altă echipă, Baltimore Terrapins, din noua (şi efemera) Ligă Federală[1]. La un moment dat Orioles a jucat în faţa a doar 17 suporteri, în timp ce de vizavi se auzea vuietul tribunelor pline la un meci al echipei Terrapins. Nereuşind să mai plătească salariile, Orioles a început să vîndă jucători. În luna iulie a primului său sezon, Ruth s-a trezit brusc vîndut echipei Red Sox din Boston. A plecat imediat în nord şi, chiar în ziua în care a ajuns la Boston, pe 11 iulie, a fost trimis direct la aruncare, ceea ce

înseamnă că primul meci din liga întîi pe care l-a văzut a fost unul în care a jucat şi el[2]. A ratat opt aruncări şi a cîştigat cu 4 la 3.

Aşadar, la doar patru luni după ce plecase de la şcoala St. Mary, fără să fi apucat măcar să se descurce singur, Babe Ruth ajunsese jucător de baseball în liga întîi. În vara aceea, Ruth lua adesea micul dejun la o cafenea numită Lander's. Acolo mai stătea la taclale cu o chelneriţă frumuşică pe nume Helen Woodford. Într-o bună zi, dacă e să-l credem pe Ruth, acesta i-a spus: „Auzi, dragă, ce-ai zice să ne punem pirostriile?". După ce a stat pe gînduri vreo cîteva minute, ea a consimţit; s-au căsătorit în toamna anului 1914. Ruth avea 19 ani, ea dacă avea 15. Nu prea se potriveau. În autobiografia lui, Ruth i-a stîlcit numele.

Astăzi este greu de priceput cît de important era baseballul pe vremea lui Babe Ruth în viaţa americanilor – cît de dominant, de omniprezent şi de necontestat era acesta la nivel cultural şi emoţional. Era bucuria şi obsesia întregii naţiuni. Era numit „Sportul Naţional", cu majuscule. Dintre toate sporturile, mare parte din America nu se gîndea decît la asta o bună parte din an.

Cînd aveau loc evenimente importante precum Campionatul Mondial de baseball, ziarele instalau în toate oraşele mari tabele de marcaj gigantice, care, invariabil, atrăgeau puzderie de oameni. În multe oraşe, unii impresari închiriau teatre sau alte spaţii generoase (Madison Square Garden, de pildă) pentru a le oferi cumpărătorilor de bilete meciuri simulate. O variantă folosea o schemă de mari dimensiuni a unui teren de baseball, cu beculeţe colorate care marcau loviturile ratate, cele reuşite şi eliminările, clopoţei pentru loviturile la bază şi urme albe de picioare ce reconstituiau vreo traiectorie în jurul traiectoriilor de bază. Un crainic de pe scenă relata – şi uneori înflorea – evoluţia meciului care se disputa pe un teren aflat în altă parte, folosindu-se de informaţii fragmentare furnizate prin telegraf în timp ce tabela de marcaj se lumina, zbîrnîia şi marca vreo traiectorie, ilustrîndu-i relatarea. Un alt sistem se folosea de nişte băieţi, fiecare reprezentînd un jucător, care ocupau poziţii pe terenul de baseball de pe scenă, unde aruncau, loveau şi prindeau o minge imaginară sau alergau de la o bază la alta, reproducînd ceea ce se întîmpla în meciul real, jucat în altă parte. Cum spunea un observator uluit, nici măcar suporterii din tribune nu „ovaţionau fiecare acţiune reuşită de jucători cu mai multă înfocare decît milioanele

care se înghesuiau prin tot felul de săli sau care înţesau străzile din faţa sediilor ziarelor”.

Aceasta era lumea veselă şi incitantă în care s-a trezit Babe Ruth. Ţinînd cont de tot ce ştia să facă cu bîta lui de baseball, este extraordinar că Ruth a jucat aproape un sfert din cariera lui doar la aruncare – fiind chiar unul dintre cei mai buni aruncători din baseball. În 1915, primul lui sezon întreg la Red Sox, a cîştigat 18 meciuri şi a pierdut opt, al patrulea cel mai bun rezultat din această ligă. A eliminat după trei lovituri 112 jucători aflaţi la bătaie, a favorizat mai puţine lovituri pe meci decît orice alt jucător din ligă în afară de unul şi a încheiat anul cu un coeficient de eficienţă mai mult decît onorabil de 2,44. În anul următor, a avut 23 de victorii şi 12 înfrîngeri, fiind cel mai bun jucător din ligă din punctul de vedere al coeficientului de eficienţă, al înfrîngerilor la zero, al numărului de lovituri marcate pe meci şi al mediei înscrierilor de către adversari. Era pe locul al treilea ca număr de victorii, al doilea din punctul de vedere al coeficientului de eficienţă şi al eliminării adversarului după trei lovituri şi al patrulea ca număr de meciuri complete. Cele nouă înfrîngeri la zero datorate lui (ceea ce înseamnă că nu a lăsat echipa adversă să marcheze nici un punct) rămîn un record în rîndul aruncătorilor stîngaci. În 1917, a dominat sau cel puţin a fost inclus din nou în aproape toate categoriile de topuri la aruncare, cu 24 de victorii şi 13 înfrîngeri. Aproape întîmplător, în aceeaşi perioadă a început o serie de 29 şi două treimi de reprize consecutive cu scor nul în care a fost la aruncare în cadrul campionatului mondial – record pe care l-a deţinut 43 de ani.

Nu am cuvinte să spun ce lucru extraordinar era acesta. Puştii veniţi direct de pe băncile şcolii nu ajungeau direct pe teren în liga întîi, zăpăcindu-i de cap pe unii aruncători cu multă experienţă, ca Ty Cobb şi Joe Jackson cel Desculţ. Chiar şi cei mai buni aruncători tineri aveau nevoie de timp ca să capete încredere şi să priceapă nişte lucruri. În primii lui trei ani din liga întîi, Walter Johnson a obţinut 32 de victorii şi 48 de înfrîngeri. Christy Mathewson avea 34, respectiv 37. În aceeaşi perioadă Ruth obţinea 43, respectiv 21. În toată perioada cît a fost la aruncare, raportul victorii/ înfrîngeri înregistrate de Ruth a fost de 94-46, iar coeficientul de eficienţă (o măsurare statistică simplă a forţei aruncătorilor) de doar 2,28, o cifră cu adevărat impresionantă. Procentul de 0,671 victorii din totalul meciurilor jucate de el rămîne al şaptelea în top din toată istoria baseballului.

Problema era – deşi pînă atunci asta nu mai reprezentase niciodată o problemă pentru cineva – că nu avea egal nici cînd venea vorba să lovească

mingea cu bîta de baseball. În 1915, primul lui sezon complet, Ruth a înscris patru *homerun*-uri din 92 de ocazii în care fusese oficial la bătaie[3]. Asta însemna cu doar trei mai puţine decît Braggo Roth, cel mai bun marcator de *homerun*-uri din Liga Americană, ale cărui prezenţe la serviciu fuseseră de patru ori mai numeroase. În 1918, ca să profite de talentul lui la bătaie, Red Sox au început să-l pună pe Ruth la baza întîi sau în afara cîmpului atunci cînd nu era la aruncare. 1918 s-a dovedit a fi anul cel mai prost din istorie în ceea ce priveşte *homerun*-urile în liga întîi. Echipa Washington Senators nu a înscris decît patru *homerun*-uri în acel an. The Browns au înscris cinci, White Sox opt şi Indians nouă. Babe Ruth a înscris el singur 11. În anul următor, în ciuda faptului că fusese la aruncare în 133⅓ reprize (incluzînd 12 meciuri complete), Ruth a înscris 29 de *homerun*-uri, un număr aproape dublu faţă de recordul stabilit de Socks Seybold de la Philadelphia Athletics în 1902. În 111 meciuri în care a jucat ca apărător exterior, a avut 26 de *assist*-uri şi doar două greşeli de apărare. Media lui defensivă de 0,996 era de departe cea mai bună din ligă. Iată nişte rezultate cu totul ieşite din comun – şi, desigur, nu era decît începutul.

Baseballul modern are un anumit aer de atemporalitate foarte preţuit de fani. Un vizitator din vremurile noastre care ar călători în timp, ajungînd pe un teren de baseball al ligii întîi din anii ’20, s-ar simţi, din multe puncte de vedere, ca acasă. Jocul de pe teren, felul cum se aude mulţimea din tribune, strigătele vînzătorilor ambulanţi ar fi reconfortant de familiare, spre deosebire de alte aspecte ale vieţii din America anilor ’20. (Acelaşi vizitator s-ar chinui să pornească o maşină, să dea un telefon, să găsească frecvenţa unui post de radio, ba chiar şi să traverseze strada.) Însă chiar şi pe terenul de baseball ar începe să vadă curînd anumite diferenţe.

În primul rînd, meciurile se jucau în general într-un ritm mult mai vioi. În mod tradiţional, începeau la 3 după-amiaza şi rareori treceau cu mult de ora 5. (Unul dintre motivele principale pentru care ziarele de seară erau atît de populare era tocmai faptul că ofereau scorurile meciurilor de baseball din ziua respectivă.) Multe meciuri durau 90 de minute, dar uneori se terminau mai repede. Ba chiar o dată, pe 26 septembrie 1926, la St. Louis, Browns i-au învins pe Yankees cu 6-1 în doar o oră şi 12 minute, în primul meci din două care aveau loc succesiv între aceleaşi echipe, apoi s-au întors pe teren şi au cîştigat şi a doua partidă cu 6-2 în 55 de minute. Ambele meciuri au avut cîte nouă reprize. Nu ştiu cum au reuşit performanţa asta. Cele două

echipe au înregistrat în total 25 de lovituri reuşite în prima partidă şi 20 în a doua, aşa că nu a fost vorba de duelurile clasice dintre jucătorii aflaţi la aruncare. Pur şi simplu nu pierdeau vremea.

Meciurile erau şi mult mai violente. Se iscau adesea încăierări, uneori nu doar între suporteri, ci şi între jucători. În 1924, cînd Ruth şi marele lui rival, Ty Cobb, s-au luat la harţă în Detroit, nu numai că le-au sărit în ajutor toţi coechipierii lor, ci şi fanii din tribune s-au luat la bătaie. Au smuls scaune şi le-au aruncat pe terenul năpădit de cel puţin o mie de spectatori. Meciul a trebuit să fie întrerupt. Nici jucătorii nu ezitau să se năpustească în tribune ca să-i chelfănească pe suporterii care îi hărţuiau pînă ce îi scoteau din sărite. În 1920 Ruth a sărit în tribune ca să-l ia la pumni pe un individ care îl făcuse „nemernic" – apoi a făcut imediat stînga-mprejur cînd tipul a scos cuţitul. Ty Cobb s-a dus odată peste un spectator care îl huiduise toată după-amiaza şi l-a snopit în bătaie. Cînd suporterii i-au strigat lui Cobb că omul era un veteran de război ce rămăsese fără mîini, acesta a răcnit: „Mă doare undeva şi dacă nu are nici picioare!", continuînd să-i îndese la pumni pînă ce au venit nişte poliţişti şi l-au luat cu forţa de acolo. Pentru asta Cobb a fost suspendat zece zile. Odată Ruth i-a dat un pumn în falcă unui arbitru cu care se certa. A primit o amendă de 100 de dolari şi a fost suspendat tot zece zile; a avut mare noroc să scape numai cu atît.

Jucătorii nu trăiau ca vedetele de astăzi. Cînd ajungea într-un oraş o echipă din altă parte, de obicei jucătorii mergeau pe jos din staţie pînă la hotel şi îşi cărau singuri bagajele. Adesea jucau îmbrăcaţi în echipament murdar, mai ales la Chicago, unde patronul echipei White Sox, Charles Comiskey, îi taxa pe jucători dacă voiau să le spele echipamentul.

Liga întîi era mai compactă, cu doar 16 echipe din zece oraşe, spre deosebire de cele 30 de echipe de astăzi, din 27 de oraşe. Bostonul, Chicago, St. Louis şi Philadelphia aveau fiecare cîte două echipe în liga întîi; New Yorkul avea trei. St. Louis era cel mai vestic oraş care avea o echipă în liga întîi, iar Washingtonul cel mai sudic.

Terenurile aveau adesea ciudăţeniile lor, care le confereau un soi de imprevizibilitate interesantă. La Polo Grounds, al echipei New York Giants, terenul exterior era aşa de înclinat spre gard, încît de pe banca de rezerve nu li se vedeau decît capetele şi umerii apărătorilor exteriori, ca nişte vapoare plutind la orizont. (De fapt acolo nu s-a jucat niciodată polo. Polo Grounds au primit numele altei arene anterioare de lîngă Central Park unde erau meciuri de polo.) La Griffith Stadium din Washington, zidul terenului

exterior trasa un zigzag aiuritor, ocolind cinci case şi un copac ai căror proprietari refuzaseră să le vîndă atunci cînd s-a construit arena, creînd unghiuri frapante în care ricoşa mingea şi zăpăcindu-i în mod amuzant pe apărătorii exteriori din echipele oaspeţilor. Pe cel puţin trei terenuri de baseball, inclusiv pe Yankee Stadium, erau catarge cu steaguri în zona de joc din centru, abia aşteptînd să se izbească de ele apărătorii exteriori care uitau de ele. La Fenway Park din Boston, apărătorii exteriori pe stînga erau nevoiţi să se cocoaţe pe un mal abrupt ca să prindă mingile trimise în zid.

Poate cel mai mare şoc pentru un contemporan al nostru care ar vizita un teren de baseball din anii ’20 ar fi starea lor jalnică. Terenurile exterioare erau în general un soi de imaşuri, iar zonele pe care se circula mult, precum cele dintre baze şi din jurul casei, erau adesea denivelate şi lipsite de vegetaţie, mai ales spre sfîrşitul sezonului. După ploaie, îngrijitorii terenului stropeau adesea cu benzină în jurul zonei de bătaie şi îi dădeau foc ca să usuce pămîntul – aşa că pămîntul nu era tocmai fin şi delicat.

Elementele de siguranţă erau aproape cu totul absente. Jucătorii ofensivi nu aveau căşti. Zidurile terenului exterior nu erau căptuşite. Mănuşile erau aşa de rigide şi de primitive, încît prinderea mingii cu o singură mînă „putea stîrni senzaţie”, cum spunea Marshall Smelser. Suporturile pentru bîte de baseball nu fuseseră încă standardizate, aşa că pe cele mai multe terenuri jucătorii îşi aliniau bîtele pe pămînt, în faţa băncii de rezervă, ceea ce era foarte periculos pentru cei aflaţi la prindere sau pentru apărătorii din zona de bătaie care alergau după mingea lovită în afara terenului de joc. Şi apărătorii exteriori îşi lăsau adesea mănuşile pe teren, cînd venea rîndul la bătaie echipei lor. Într-un cuvînt, erau o sumedenie de chestii de care puteai să te împiedici ori să te izbeşti. Ceea ce se şi întîmpla adesea.

Pentru suporteri, era mult mai dificil să-şi dea seama ce se întîmplă pe teren. În anii ’20 nici un stadion din Statele Unite nu avea sistem de sonorizare. De obicei era cineva cu un megafon care anunţa numele celor aflaţi la bătaie şi cam atît. Jucătorii mai puţin cunoscuţi nu erau uşor de identificat pentru că echipamentele nu aveau pe ele numere. Asta avea să se întîmple abia începînd din 1929, cînd sistemul a fost introdus de echipele Yankees şi Indians. Atunci Yankees le-au alocat numere jucătorilor în ordinea în care ajungeau la bătaie (mai mult sau mai puţin), motiv pentru care Ruth s-a ales cu numărul 3 şi Gehrig cu 4. Pe tabelele de marcaj nu erau afişate loviturile reuşite şi greşelile de apărare, aşa că spectatorii

trebuiau să-şi dea seama singuri cînd o echipă nu reuşea să lovească mingea pentru a ajunge la bază sau cînd era un meci perfect. Oricine reuşea să ţină scorul din tribune era o nepreţuită sursă de informaţii pentru cei din jur.

Pe teren, jucătorii erau adesea mult mai predispuşi să se rănească unii pe alţii. Ty Cobb, care era aproape nebun cu acte, aluneca întotdeauna spre bază cu crampoanele ridicate, sperînd din tot sufletul că o să lovească pe cineva, dar nici alţii nu erau mai breji. Aruncarea mingii direct în jucătorii aflaţi la bătaie era o strategie la ordinea zilei, acceptată de toată lumea. Burleigh Grimes de la Brooklyn Dodgers, care era vestit pentru toanele lui, a stabilit un soi de record de aruncare a mingii direct în adversarul aflat la bătaie încă înainte ca acesta să fi pus piciorul pe baza-casă. Walter Johnson de la Washington Senators nu a aruncat niciodată în cineva în mod intenţionat, dar a nimerit destul de multişori adversari din greşeală. A pus capăt carierei unui anume Lee Tannehill de la White Sox cînd i-a rupt braţul aşa de rău chiar deasupra încheieturii mîinii, încît Tannehill nu a mai putut niciodată să folosească bîta de baseball. Două săptămîni mai tîrziu Johnson i-a fracturat maxilarul unui începător pe nume Jack Martin. (Johnson, care era un tip foarte de treabă, era întotdeauna foarte afectat cînd faulta un jucător şi de obicei trebuia să fie scos din joc.) În autobiografia sa, Ruth notează că a încercat odată să-l trimită în spate pe un jucător numit Max Flack, dar, fără să vrea, l-a pocnit drept în mijlocul frunţii. Flack s-a prăbuşit la pămînt, dar a scăpat cu viaţă. Ruth povestea întîmplarea ca pe o anecdotă, unul dintre lucrurile amuzante care se întîmplau pe terenul de joc.

În astfel de condiţii, te-ai aştepta să fi avut loc şi accidente mortale, dar în realitate un singur om a murit în timpul unui meci de baseball. S-a întîmplat în august 1920 şi Babe Ruth era şi el de faţă. Spre seară, cînd nu prea se mai vedea bine, Carl Mays de la New York Yankees, despre care se ştia că este agresiv şi pe care nu îl suporta aproape nimeni, nici măcar coechipierii lui, a aruncat mingea în afara zonei de lovire, dar foarte aproape de poziţia adversarului aflat la bătaie, un jucător de la Indians pe nume Ray Chapman; acesta nu a văzut mingea. Cum mingile nu prea erau înlocuite în timpul meciului, tindeau să se murdărească şi să se tocească pînă la sfîrşitul zilei, lucru de care profitau adesea jucătorii aflaţi la aruncare în lumina amurgului. În plus, Mays era specializat în aşa-numitele aruncări de tip submarin, mingile lansate de el fiind astfel şi mai puţin vizibile. Oricum, Chapman nu a văzut-o. Mingea l-a lovit în tîmplă, cu o bufnitură înfiorătoare şi cu atîta forţă, încît a ricoşat înapoi la Mays, care a prins-o şi a

aruncat-o apărătorului de la baza întîi, crezînd că fusese respinsă de bîta lui Chapman. După care toată lumea a realizat ce nenorocire se întîmplase. Chapman, rănit grav, a scăpat bîta de baseball din mînă şi, ameţit, a încercat să se ducă spre baza a doua, dar se îndrepta mai degrabă spre vestiare. După cîţiva paşi, l-au lăsat picioarele şi a căzut grămadă la pămînt. A fost dus la Spitalul St. Lawrence, unde a murit a doua zi. Nu şi-a mai recăpătat deloc cunoştinţa.

Despre acest incident Ruth nu a spus în autobiografia lui decît că a provocat atîtea resentimente în rîndul jucătorilor de la Indians, încît Mays nu a mai fost lăsat să joace cu ei în anul acela. Chapman rămîne singurul jucător din liga întîi care a fost accidentat mortal pe terenul de joc.

Totuşi, zona cea mai periculoasă a arenei o constituiau gradenele. În cel mai grav incident din istoria baseballului, în 1903, la Baker Bowl din Philadelphia, un zid din spatele tribunei în care se aflau suporterii s-a prăbuşit dintr-odată şi sute de oameni au căzut în stradă de la o înălţime de zece metri. Au fost 12 morţi şi 200 de răniţi, mulţi grav. În mod uluitor, pe acelaşi stadion a fost cît pe ce să se întîmple o catastrofă şi mai îngrozitoare în primăvara anului 1927, cu o săptămînă înainte de zborul lui Charles Lindbergh la Paris. În a şaptea repriză a unui meci între Philadelphia Phillies şi St. Louis Cardinals de pe 14 mai, începînd brusc să plouă – parte a aceleiaşi furtuni îndărătnice care îi obliga pe concurenţii ce aspirau la zborul transatlantic să rămînă la sol, în Long Island –, sute de suporteri care stăteau în gradene s-au grăbit să se adăpostească sub terasa unei tribune cu două niveluri din dreptul bazei întîi. În repriza anterioară, cei de la Phillies înscriseseră opt *run*-uri la rînd, lucru atît de rar la Philadelphia, încît suporterii fuseseră cuprinşi de frenezie şi, probabil din cauză că s-au apucat să sară în sus de bucurie, structura veche şi fragilă a început să cedeze. Acum, apăsată de greutatea suplimentară a încă vreo cîteva sute de oameni, tribuna a început să geamă prelung şi jalnic, după care s-a prăbuşit brusc, spectaculos. Ca prin minune, nu a murit nimeni pe loc, deşi un litograf de 50 de ani pe nume Robert Haas a fost călcat în picioare în panica ce a urmat. 50 de oameni au fost răniţi suficient de grav ca să aibă nevoie de spitalizare, însă toţi în afară de doi au fost externaţi în mai puţin de 24 de ore. În toată istoria sportului american nu a mai existat o catastrofă atît de spectaculoasă şi în acelaşi timp atît de îndurătoare.

Exista un motiv simplu, deşi nu tocmai nobil pentru delăsarea care marca de atîţia ani Baker Bowl şi multe alte arene mai vechi: finanţele. Baseballul era o instituţie preţuită, dar o investiţie proastă. Principala problemă era că partidele de baseball se jucau în timpul zilei, cînd majoritatea oamenilor erau la serviciu. În multe oraşe – la Boston pînă în 1929, la Pittsburgh şi Philadelphia pînă în 1933 – nu erau permise meciuri duminica, aşa că multe echipe aveau la dispoziţie o singură zi pe săptămînă, sîmbăta, în care puteau spera să atragă un număr mare de spectatori. Chiar şi echipele de top jucau adesea în faţa unor tribune pe jumătate goale. Yankee Stadium a bătut toate recordurile de audienţă cu un public de peste 70 000 de spectatori (dintre care mulţi stăteau în picioare) la inaugurarea sa, pe 18 aprilie 1923, dar în ziua următoare nu au mai venit decît 12 500 de oameni. În total, în anii 1910, la meciurile de baseball din liga întîi asistau în medie cam 4 000 de spectatori. Terenurile de baseball erau adesea destul de tăcute pe vremea lui Ruth.

Exceptînd un anumit procent din concesionări şi profiturile obţinute din meciurile amicale, echipele nu prea aveau alte surse de venit în afară de banii obţinuţi din vînzarea biletelor, cu care trebuiau să acopere o groază de cheltuieli – salarii, cantonamente, transport, uniforme şi echipamente, personalul de la vestiare, o reţea de vînători de talente şi arena proprie. Aceasta din urmă putea fi înfiorător de scumpă. În 1913, Charles Hercules Ebbets, patronul echipei Dodgers, a cheltuit 750 000 de dolari – cam cît costa o clădire mare de birouri din Manhattan – ca să construiască Ebbets Field din Brooklyn, după care şi-a petrecut toată viaţa încercînd în zadar să-l umple. În ziua în care Lindbergh a decolat spre Paris, de exemplu, la meciul echipei Dodgers au asistat mai puţin de 4 000 de spectatori, cifră care nu prea era depăşită nici măcar într-un an bun. La meciurile altor echipe, ca St. Louis Browns, care nu au avut *nici un* an bun, asistau uneori în medie doar aproximativ 1 500 de spectatori. Mare minune că multe echipe au rezistat atît!

În mod surprinzător, omul care a făcut mai mulţi bani din baseball decît aproape oricine altcineva a fost un antreprenor englez pe nume Harry Stevens, care a venit în America în tinereţe, pe la începutul secolului, s-a îndrăgostit lulea de baseball şi a avut cea mai bună idee din viaţa lui – că suporterilor s-ar putea să le placă o gustare caldă în timpul meciului. A experimentat cu diferite combinaţii de sandviciuri calde şi a descoperit că un cîrnat servit într-o chiflă rămîne cald mai mult timp decît orice altceva a

mai încercat. A obţinut drepturile de a-şi vinde aşa-numiţii *red hots* la Polo Grounds şi afacerea lui a început să meargă ca pe roate aproape instantaneu. Caricaturistul Tad Dorgan a botezat produsele lui Stevens „hotdogi”, lăsînd să se înţeleagă, în glumă, care ar fi fost principalul lor ingredient. Lui Stevens i-a plăcut foarte tare această denumire, iar în anii ’20 hotdogii erau omniprezenţi deja la meciurile de baseball din toată ţara şi Stevens obţinuse concesionarea drepturilor de a-i vinde pe toate cele trei stadioane din New York şi pe altele, tocmai pînă la Chicago. În plus, patronii celor mai multe cluburi de baseball nu puteau decît să viseze că vor ajunge vreodată la fel de bogat ca el.

Disperaţi, unii patroni încercau să facă economie în moduri care adesea îi punea într-o lumină ridicolă. La majoritatea arenelor, de pildă, se cereau cu insistenţă înapoi mingile rătăcite în tribune. Cîţiva patroni mai luminaţi, ca Barney Dreyfuss de la Pittsburgh Pirates, îi lăsau pe suporteri să păstreze mingile ca suvenire, dar alţii îşi apărau cu ferocitate ceea ce considerau a fi un important drept de proprietate. Situaţia a atins punctul critic în 1923, la Baker Bowl, în Philadelphia, cînd un băieţel de 11 ani pe nume Robert Cotter a prins o minge rătăcită în tribune şi a refuzat s-o înapoieze. Cînd s-a descoperit că nu avea bilet, ci se strecurase înăuntru clandestin, managerii echipei au cerut ca micul Cotter să fie arestat şi acuzat de furt. A petrecut o noapte în închisoare, iar a doua zi l-au tîrît în faţa unui judecător. Acesta, spre marea încîntare a întregului oraş, a hotărît că i se pare perfect normal ca un copil să vrea să păstreze o minge lovită în afara teritoriului de joc – mai ales că micul Cotter o prinsese cu mare măiestrie. După asta, s-a renunţat cam peste tot la ideea de a cere înapoi mingile rătăcite în tribune.

Rezultatul paradoxal al tuturor acestor lucruri a fost că pe vremea cînd a intrat în joc Babe Ruth baseballul era extraordinar de popular, dar periculos de neprofitabil – iar acest lucru era valabil mai ales în cazul echipei New York Yankees. În 1914, anul în care Ruth a ajuns la Red Sox, în lumea baseballului s-a aflat că echipa Yankees era de vînzare, dacă o voia cineva. Nu era o propunere prea tentantă. Echipa nu avea nici măcar un singur jucător cu adevărat talentat, de obicei termina pe la coada clasamentului, spectatori nu veneau prea mulţi la meciurile ei şi nici măcar nu avea un teren propriu. Juca pe arena echipei Giants, pe Polo Grounds. Pînă nu demult aceşti jucători nici măcar nu avuseseră un nume bine determinat – lumea le spunea ba Highlanders, ba Hilltoppers, ba Americans.

Patronii echipei Yankees, William S. Devery şi Frank J. Farrell, l-au rugat pe John McGraw, antrenorul echipei New York Giants, să-i ajute să-şi găsească un client. McGraw i-a abordat pe doi bărbaţi pe care nu îi cunoştea dinainte, dar care erau mare fani ai baseballului: un magnat al berii din New York, Jacob Ruppert, şi un afacerist din Ohio care purta falnicul nume Tillinghast L'Hommedieu Huston. Însă Huston, din păcate, nu era nici atît de exotic şi nici măcar atît de interesant cum ne-am aştepta, dacă ar fi să ne luăm după numele lui. Născut în 1866, cu un an înainte de Ruppert, crescuse într-o familie din clasa mijlocie, în Cincinnati, devenise inginer şi făcuse avere ajutînd la reconstrucţia Cubei după Războiul Hispano-American. Îi plăcea să tragă la măsea, era cam nătîng, tot timpul vesel şi îi plăcea la nebunie baseballul. Cam asta era tot ce se putea spune despre el.

Ruppert, în schimb, era un personaj mai complex. Descendent al unei familii bogate care făcea afaceri cu bere, a crescut într-un conac întortocheat din enclava americanilor de origine germană Yorkville, în Upper East Side, Manhattan – acelaşi cartier în care s-au născut, deşi în familii mai modeste, Lou Gehrig şi fraţii Marx –, nu departe de mirosul de drojdie al fabricii de bere Ruppert, cea mai mare din ţară, care ocupa un spaţiu enorm între străzile Ninetieth şi Ninety-Third. Producea berile Knickerbocker, Ruppert şi Ruppiner, care, deloc întîmplător, se vindeau foarte bine la meciurile de baseball.

Jacob Ruppert era un tip cam ciudat şi singuratic. Locuia singur în conacul mare al familiei lui, unde avea cinci servitori. A fost congresmen timp de patru mandate, din 1899 pînă în 1907, din partea Partidului Democrat, dar după aceea se pare că şi-a pierdut interesul faţă de politică. Vorbea cu accent nemţesc – lui Ruth îi spunea „Rut”, de pildă –, ceea ce era un pic deconcertant, pentru că trăise toată viaţa în America, la fel ca părinţii lui. Colecţiona obiecte de jad şi de ceramică, cărţi, cîini, cai şi lucrări de artă, avînd, se spunea, şi „cea mai frumoasă colecţie de maimuţele din America”. Deşi el personal nu prea avea spirit de aventură, îi plăceau tare mult explorările şi în 1933 avea să sponsorizeze o expediţie condusă de Richard Byrd în Antarctica. Cea mai surprinzătoare plăcere vinovată a lui Ruppert era că mai avea o casă în Garrison, New York, unde păstra un altar închinat mamei sale – mai exact, o cameră unde era tot ce i-ar fi trebuit acesteia dacă s-ar fi întors la viaţă. Poate că asta explică într-o anumită măsură de ce nu s-a însurat niciodată.

Averea şi pasiunea pentru baseball erau cam tot ce aveau în comun Ruppert şi Huston. În ciuda acestor neajunsuri, în ultima zi a anului 1914 Ruppert şi Huston au plătit fiecare cîte 225 000 de dolari, împărţindu-şi în mod egal acţiunile echipei Yankees – o sumă uriaşă, avînd în vedere că Devery şi Farrell plătiseră 18 000 de dolari cu doar un deceniu înainte. McGraw era în culmea fericirii – şi avea şi de ce. Pentru orice observator imparţial, Ruppert şi Huston erau nişte idioţi.

După cum s-a dovedit, nu ar fi putut găsi un moment mai prost pentru a cumpăra o echipă de baseball. În următorii ani baseballul din liga întîi a fost urmărit de ghinioane. Mai întîi, concurenţa reprezentată de Liga Federală a diminuat drastic veniturile. Numărul de spectatori de la meciurile Ligii Americane şi Ligii Naţionale a scăzut cu un sfert în cei doi ani cît a existat Liga Federală. Apoi intrarea Americii în Primul Război Mondial a rărit şi mai mult spectatorii. A urmat pandemia de gripă spaniolă din 1918, care a omorît milioane de persoane din toată lumea şi multora le-a pierit cheful de a se mai aduna în locuri publice. În acelaşi timp, preşedintele Woodrow Wilson a anunţat că în 1918 sezonul ligii întîi va fi redus la doar 130 de meciuri, pentru a încuraja efortul de război. În acel an numărul total de spectatori a fost de doar trei milioane – o scădere cu 50% faţă de cifra înregistrată cu zece ani în urmă. În fine, în 1919, Congresul a introdus Legea Volstead, care declara că va începe Prohibiţia în ianuarie 1920. Asta însemna că la meciurile de baseball nu avea să se mai vîndă bere, eliminîndu-se o sursă de venit esenţială.

Multe echipe abia reuşeau s-o scoată la capăt. Nici un patron nu era într-o situaţie mai dificilă decît Harrison Herbert Frazee de la Boston Red Sox, care avea să devină curînd faimos. Harry Frazee era un impresar foarte teatral, dar şi el iubea baseballul, iar în 1916, împreună cu un partener pe nume Hugh Ward, a cumpărat echipa Red Sox – pe atunci cea mai bună echipă de baseball. Au plătit un milion de dolari, cu mult mai mult decît îşi permiteau. În scurt timp Frazee şi Ward se chinuiau din răsputeri să ramburseze banii pe care îi împrumutaseră.

În prima săptămînă din ianuarie 1920, riscînd să nu mai aibă cu ce să-şi plătească datoriile, Frazee a făcut ceva care i-a obsedat pe suporterii echipei Red Sox pînă la sfîrşitul secolului: l-a vîndut pe Babe Ruth celor de la Yankees pentru 100 000 de dolari în numerar şi un împrumut de 350 000 de dolari. Deşi istoria nu prea menţionează asta, un lucru la fel de

devastator pentru echipă a fost acela că Frazee le-a vîndut celor de la Yankees încă 16 jucători între 1918 şi 1923. Yankees l-au cumpărat chiar şi pe antrenorul lui, Ed Barrow. Într-un anumit sens, franciza Red Sox s-a mutat la New York. Pînă la urmă Frazee a vîndut tot în 1923. Întîmplarea a făcut ca şi Huston să-i vîndă partea sa lui Ruppert în acelaşi an.

Şi mai puţin trecut cu vederea de istorie a fost momentul în care a fost vîndut Ruth. Nu este cîtuşi de puţin o coincidenţă că New York Yankees l-au cumpărat pe Babe Ruth în aceeaşi lună în care a intrat în vigoare Prohibiţia. La acel moment, Jacob Ruppert risca să-şi piardă fabrica de bere trei săptămîni mai tîrziu. Avea nevoie urgent de altă sursă de venit. Acum avea să afle dacă era cu adevărat posibil să se îmbogăţească din faptul că era patronul unei echipe de baseball şi avea s-o facă mizînd aproape totul pe cel mai strălucit, mai încăpăţînat, mai indisciplinat, mai simpatic, mai original şi mai răutăcios individ care a îmbrăcat vreodată echipamentul de baseball.

Avea să fie o adevărată aventură.

1. Cu un an înainte ca Ruth să devină jucător profesionist, un grup de oameni de afaceri au format o nouă ligă rivală numită Liga Federală şi i-au momit pe unii dintre cei mai importanţi jucători din Liga Americană şi din Liga Naţională să treacă la ei, oferindu-le salarii mai bune. În cele din urmă Liga Federală a eşuat, dar pentru un timp a subminat serios atmosfera călduţă a ligii întîi de baseball.

2. O scurtă explicaţie pentru cei care nu au habar de baseballul american: la nivelul cel mai înalt există două ligi, Liga Americană şi Liga Naţională. Împreună acestea sînt numite liga întîi. Aici îşi dorea să ajungă orice jucător de baseball serios, însă majoritatea debutau la echipe mai puţin importante din liga a doua, rămînînd acolo pînă ce deveneau suficient de buni ca să avanseze către nivelul superior. Cazul lui Babe Ruth, care a trecut chiar în sezonul lui de debut de la echipa Baltimore Orioles din liga a doua la Red Sox din Boston, în liga întîi, era ceva cu totul ieşit din comun, reflectînd talentul lui nemaipomenit.

3. Prezenţa oficială la bătaie este un concept important în baseball, deşi nu foarte bine înţeles. În principiu, este evidenţa numărului de ocazii în care un jucător ajunge la serviciu într-o anumită perioadă. Media înscrierilor realizate de un jucător înseamnă numărul de ocazii în care a fost la bătaie împărţit la numărul ocaziilor în care a ajuns cu bine la bază după ce a lovit mingea. Media înscrierilor este exprimată ca miimi de procent. O medie a înscrierilor de 0,333 înseamnă că un jucător aflat la bătaie a ajuns la bază după ce a lovit mingea într-o treime din cazurile în care a fost la bătaie. O medie a înscrierilor de 0,300 este considerată bună, iar una de 0,350 sau mai mare

este senzaţională. Cazurile în care jucătorii au încheiat un sezon cu o medie de 0,400 sau mai mare pot fi numărate pe degete.

Capitolul 9

Înainte ca Babe Ruth să schimbe totul, un *homerun* în baseball era o reuşită destul de rară. Pe John Franklin Baker de la Philadelphia Athletics posteritatea l-a poreclit „Homerun” Baker nu pentru că ar fi înscris o mulţime de *homerun*-uri, ci pentru că la Campionatul Mondial din 1911 a înregistrat *homerun*-uri cruciale în două meciuri la rînd. În restul timpului Baker nu prea avea astfel de realizări – a marcat numai două în tot sezonul din 1910, de pildă. Chiar şi aşa, era unul dintre cei mai buni jucători la bătaie, iar porecla „Homerun” Baker nu i se părea nimănui deplasată.

În epoca „mingii moarte”, cum e numită de obicei perioada de dinainte de 1920, echipele nu urmăreau să lovească mingea ca din puşcă sau să înscrie puncte unul după altul într-o veselie, ci construiau *run*-uri „ştiinţific”, jucînd cîte o minge pentru a plasa jucători în bază prin toate mijloacele posibile – lovind mingea uşor, avansînd la prima bază sau folosind alte strategii care mergeau răbdător din aproape în aproape. Jucătorii din unele echipe chiar se lăsau loviţi de cei care aruncau mingea. Scorurile tindeau să fie mici, dar strînse.

Toate acestea aveau un motiv întemeiat. Nu e uşor să nimereşti o minge de baseball, iar din multe puncte de vedere pe vremea lui Babe Ruth era mai greu decît astăzi. O minge de baseball lansată cu o viteză de 145 de kilometri pe oră izbeşte mănuşa jucătorului de la prindere la patru zecimi de secundă după ce se desprinde din mîna celui care o aruncă, ceea ce, evident, nu prea îi lasă prea mult timp de gîndire jucătorului aflat la bătaie. Mai mult decît atît, ca să intercepteze mingea, cel de la serviciu trebuie să înceapă balansul bîtei la 0,2 secunde, cînd mingea încă nu a ajuns la el. Dacă traiectoria mingii aruncate este curbă, aproape toată deviaţia sa abia urmează. Jumătate din aceasta se va manifesta abia pe ultimii 4,5 metri. Dacă aruncarea este de alt tip – o aruncare rapidă, una care încetineşte pe parcurs sau una cu deviaţie, să spunem –, mingea va ajunge cu cîteva fracţiuni de secundă mai devreme sau mai tîrziu şi la o înălţime mai mare sau mai mică. Din cauza frecării, mingea îşi va micşora viteza cu vreo opt

kilometri pe oră în scurtul său zbor după ce este lansată de mîna aruncătorului. Pe vremea lui Babe Ruth, jucătorii defensivi aveau şi un avantaj, şi anume că zona din care aruncau mingea avea o înălţime de 38 de centimetri, nu de 25, ca astăzi. Şi asta contează.

Aşa că jucătorul aflat la bătaie, în această fracţiune de secundă absurd de fracţionară care îi este alocată ca să ia decizii, trebuie să calculeze toate aceste variabile, să estimeze locul şi momentul în care mingea va trece pe deasupra bazei-casă şi să se asigure că bîta lui este plasată la fix pentru a o intercepta. Chiar şi cea mai mică eroare de calcul, tocmai lucrul pe care contează cel ce aruncă mingea, va avea ca rezultat o minge lovită în afara terenului de joc, una prinsă în zbor de un adversar în spatele liniilor de margine sau altă formă de greşeală. E suficient de dificil chiar şi numai să nimereşti mingea cu bîta – de asta pînă şi cei mai buni jucători dau greş de aproape şapte ori din zece –, dar, ca să loveşti mingea cu putere, trebuie să dai dovadă de o încredere nestrămutată.

Tocmai asta a făcut Babe Ruth ca nimeni altul pînă la el. Ruth folosea o ditamai bîta de baseball – cîntărea un kilogram şi jumătate – şi o apuca de capătul rotunjit, ceea ce îi intensifica mişcarea ca de bici atunci cînd lovea. Rezultatul era o combinaţie de forţă şi sincronizare atît de precisă şi de nimicitoare, încît genera 8 000 de livre-forţă (nişte oameni de ştiinţă chiar au măsurat asta într-un laborator) şi, într-o miime de secundă – cît durează contactul –, printr-o minune a fizicii, transforma glonţul care venea spre el sfîrîind cu 145 de kilometri pe oră într-un sferoid lansat spre cer cu 175 de kilometri pe oră.

Mingea lovită de el se ducea ca din puşcă. Era o imagine hipnotizantă şi rară – iar acum apăruse un tip care putea face asta la ordinea zilei. *Homerun*-urile lui Babe Ruth nu numai că erau mai dese, ci şi extrem de impresionante. Nimeni nu mai văzuse pe cineva care să trimită mingea de baseball atît de sus şi atît de departe.

„În timpul antrenamentelor jucătorii de la Cleveland lăsau baltă tot ce făceau şi se uitau la el cum loveşte mingea”, îşi amintea peste vreo 70 şi ceva de ani, într-un interviu luat de *Sports Illustrated*, Willis Hudlin, un aruncător care pe atunci juca la Indians. „Băieţii nu făceau asta decît atunci cînd lovea el.”

Nici un jucător nu a mai făcut vreodată sportul acesta atît de palpitant. Atunci cînd venea Ruth la bătaie, întreaga arenă amuţea. „Pînă şi vînzătorii ambulanţi de alune încetau să-şi laude marfa şi se întorceau ca să

privească”, nota un observator. Cînd Ruth era la serviciu, după cum spunea Marshall Smelser într-o biografie din 1993, meciul se transforma într-o întrecere în care „îşi măsurau forţele doi oameni, nu 18”.

În 1920, primul lui an la Yankees, Ruth a realizat 54 de *homerun*-uri – mai multe decît orice altă *echipă* din liga întîi. Avea o medie a înscrierilor de 0,376 şi era pe primul loc în ligă la zece categorii în ceea ce priveşte atacul. Era aproape imposibil să-ţi închipui că ar putea cineva să aibă un an mai bun decît atît – sau, că tot veni vorba, unul mai nimerit. În 1920 baseballul era zguduit de cel mai mare scandal din acest domeniu, blatul echipei „Black Sox” din Chicago la campionatul mondial din 1919, pus la cale de un grup de jucători de la White Sox care, atunci cînd au fost daţi în vileag, au subminat serios încrederea oamenilor în acest sport. Loviturile colosale ale lui Ruth au fost cea mai mare distragere a atenţiei din istoria sportului. El nu doar a schimbat radical acest sport, ci foarte probabil chiar l-a salvat.

Deşi era greu de crezut, în 1921 Ruth a avut un an şi mai bun decît 1920. A realizat 59 de *homerun*-uri – o cifră atît de mare, încît nu poate fi caracterizată de nici un adjectiv – şi a înscris mai multe *run*-uri, a avut mai multe lovituri lungi şi a atins mai multe baze decît orice alt jucător pînă atunci. Era pe locul întîi în ligă la numărul de *run*-uri realizate şi de avansări la bază şi avea a treia medie a înscrierilor, 0,378, suflîndu-le în ceafă lui Harry Heilmann şi Ty Cobb. De asemenea, Ruth a furat 17 baze şi a dus echipa Yankees în primul campionat al ligii. Era cel mai bun sezon pe care îl avusese vreodată un jucător.

În mod curios, Babe Ruth nu era singurul care înscria *homerun*-uri cu duiumul la începutul anilor ’20. Brusc, zburau peste tot mingi aruncate în afara terenului. Din 1918 pînă în 1922, *homerun*-urile din Liga Americană au avut un traseu neaşteptat de impresionant, după cum arată sinteza de mai jos:

1918 – 96
1919 – 240
1920 – 369
1921 – 477
1922 – 525

În liga întîi, în ansamblu, numărul total de *homerun*-uri a crescut de la 235 în 1918 la peste o mie în 1922 – o cvadruplare în doar patru ani, ceva nemaiauzit pînă atunci. Aşadar, ce s-a întîmplat? Ei bine, o mulţime de lucruri.

În primul rînd, după moartea lui Ray Chapman, arbitrii au fost instruiţi să aibă grijă ca mingea să fie mereu vizibilă în timpul meciurilor. Jucătorii de la aruncare nu mai aveau voie să murdărească mingea cu ţărînă şi salivă cu tutun, făcînd-o aproape invizibilă în reprizele care aveau loc mai tîrziu. Liga întîi a interzis şi aşa-numitele *spitballs*. Umezirea unei porţiuni a mingii cu salivă (sau cu unsoare, cu zeamă de tutun, cu vaselină sau cu oricare din cele cîteva zeci de alte substanţe folosite în acest scop) crea un dezechilibru care făcea mingea să aibă o traiectorie înşelătoare şi imprevizibilă, cam cum se întîmplă astăzi la aruncările numite *knuckleball*, cînd mingea e „împinsă” din degete, dar cu diferenţa că *spitballs* puteau fi aruncate cu putere.

Fiecare aruncător care umezea mingea prefera o anumită substanţă. Eddie Cicotte de la Chicago White Sox folosea parafină, care avea mult efect, deşi era mare minune că nu se intoxica pînă la sfîrşitul celor nouă reprize. Echipele-gazdă nevoite să primească astfel de mingi încercau uneori să-i descurajeze pe adversarii aflaţi la aruncare mînjind mingile folosite la acel meci cu ulei de muştar, tinctură de ardei sau alte surprize iuţi, care măcar le ofereau jucătorilor din echipa-gazdă ocazia de a se distra, chiar dacă numărul mingilor pe care le nimereau nu creştea.

După sezonul din 1919 interdicţia de a folosi *spitballs* le-a fost impusă tuturor, în afară de 17 aruncători a căror carieră depindea de asta. Acestora avea să li se permită să arunce mingea în acest fel pînă cînd se retrăgeau. Ultimul care a practicat acest tip de aruncare în mod legal a fost Burleigh Grimes, care s-a retras în 1934. Cît despre Babe Ruth, el credea că, dacă nu se interzicea aruncarea mingilor umezite, nici un jucător aflat la bătaie nu putea risca loviturile puternice necesare pentru un *homerun*.

Totuşi, cea mai importantă schimbare a fost că mingea însăşi a devenit mai dinamică – deşi este surprinzător de greu de spus cu exactitate cînd, de ce şi în ce măsură s-a întîmplat asta.

Se încerca de mult să se realizeze o minge de baseball mai robustă şi mai rezistentă. Ben Shibe, copatron al echipei Philadelphia Athletics şi producător de articole sportive, care îşi începuse originala carieră în industria pielăriei şi deci se pricepea la produsele care aveau cusături, îşi

petrecea de mulţi ani timpul liber încercînd să facă o minge de baseball mai bună. În 1909 a inventat mingea care avea plută la interior. Umpluturile de plută erau mai uşoare decît cele de cauciuc, ceea ce însemna că mingile aveau nevoie de mai multă sfoară, răsucită mai strîns, pentru a obţine greutatea şi circumferinţa regulamentare. Aproape toată lumea era de acord că noua minge a lui Shibe era mult mai dinamică. Loviturile păreau mai precise, mai ales în reprizele finale, cînd mingile deveneau de obicei spongioase. Apoi, la ceva timp după terminarea războiului – nici de data asta nu se ştie exact cînd –, asociatul lui Shibe, A.J. Reach, a început să importe lînă de calitate superioară din Australia, care era şi mai flexibilă şi putea fi răsucită strîns în jurul plutei uşoare ca fulgul. Rezultatul a fost aşa-numita *rabbit ball*.

Interesant este că Reach a negat cu înverşunare că noua minge ar fi mai dinamică, obţinînd dovezi de la Biroul american de Standarde care demonstrau că mingea nu era nici mai săltăreaţă, nici mai puţin săltăreaţă decît cele anterioare. Totuşi, majoritatea jucătorilor erau de altă părere. „Era o mare diferenţă între mingea care se folosea cînd am început eu şi acea *rabbit ball* care ni s-a dat acum cîteva sezoane”, i-a spus Walter Johnson unui reporter în vara anului 1927. „Mingea asta zboară cu o viteză mult mai mare decît aia de dinainte atunci cînd este lovită.”

Deşi numărul de *homerun*-uri a crescut în general, nimeni nu s-a apropiat de recordurile lui Ruth. În 1920, cînd Ruth a realizat 54 de *homerun*-uri, nici un alt jucător nu a mai înscris nici măcar 20. În 1921, următorii doi dintre cei mai buni jucători ofensivi au înscris împreună cu 11 *homerun*-uri mai puţin decît cele 59 ale lui Ruth. În iulie 1921, al doilea an de cînd juca exclusiv în ofensivă, Ruth realizase deja 139 de *homerun*-uri, mai multe decît înscrisese pînă atunci vreun jucător în toată cariera sa. „Prezenţa sa la bătaie este atît de captivantă, de pitorească şi de ostentativă şi fiecare mişcare şi apariţie ale lui sînt atît de încîntător de melodramatice, încît, din punctul de vedere al privitorului, este un succes chiar şi atunci cînd dă greş”, scria un observator. Chiar şi mingile lovite de el care erau prinse din zbor de adversari erau senzaţionale, lansate adesea aşa de sus, încît el trecea deja fără prea mult efort de baza a doua înainte ca mingea să aterizeze în mănuşa vreunui apărător din zona de bătaie.

În primul an al lui Babe Ruth la New York, numărul de spectatori de la meciurile echipei Yankees a ajuns mai mult decît dublu, atingînd 1 289 000, chiar dacă echipa a terminat pe locul al treilea. Giants nu atrăseseră

niciodată un milion de suporteri într-un singur an. Acum Yankees nu mai scădea deloc sub acest nivel. John McGraw a fost aşa de ofensat de devierea lui Ruth de la principiile baseballului „ştiinţific” şi aşa de invidios pe succesul celor de la Yankees, încît le-a cerut să părăsească Polo Grounds şi să-şi caute alt teren pe care să joace. În 1922, Jacob Ruppert a început să construiască Yankee Stadium – cea mai mare arenă de baseball de la vremea aceea. L-a amplasat într-un loc ales cu grijă, ca să se vadă de pe Polo Grounds al lui McGraw. La final, acesta a costat 2,5 milioane de dolari şi era cu 50% mai mare decît orice arenă de baseball de pînă atunci. Încă din ziua inaugurării sale a fost poreclit „Casa construită de Ruth”.

Babe Ruth a devenit mai celebru decît orice sportiv de pînă atunci. La el, spunea scriitorul Paul Gallico, totul părea impunător – „statura, căpăţîna lui imensă încadrată de bucle negre ca pana corbului, nasul borcănat care i se lăţea pe toată faţa”. Nu era el prea chipeş, dar avea un farmec irezistibil. Cum spunea prietenul şi coechipierul său Waite Hoyt, „N-am mai văzut aşa om. Şi dacă nu s-ar fi apucat niciodată de baseball, dacă ai fi trecut pe lîngă el pe Broadway fără să-l cunoşti, tot ai fi întors capul după el”.

Ruth a devenit celebru exact la momentul potrivit. A coincis exact cu apariţia tabloidelor, a filmelor cu jurnale de ştiri, a fanzinelor şi a radioului – toate acestea fiind rotiţe vitale în noua cultură a celebrităţii – şi, odată cu sosirea lui la New York, a aterizat în centrul vibrant al lumii mass-mediei. Unele ziare au început să publice zilnic o rubrică intitulată „Ce a mai făcut Babe Ruth astăzi”. Atunci cînd Babe Ruth şi-a operat un mont, toată presa naţională a scris despre asta. Însă interesul faţă de el nu se limita la paginile sportive. Apărea pe copertele a zeci de reviste care nu aveau nici o legătură cu baseballul, de la *Hardware Age* pînă la *Popular Science*. *The Literary Digest* i-a publicat o scurtă schiţă biografică scrisă în termeni admirativi, ca şi *The New Yorker* la scurt timp după ce s-a lansat. Nici un sportiv nu mai atrăsese vreodată atît de mult atenţia lumii pînă atunci.

A ajuns să fie considerat un soi de zeu. În 1921, un grup de profesori de la Columbia University l-au conectat la tot felul de aparate şi la ceva ce se numea cronoscop Hipp, l-au supus unei baterii de teste fizice şi mentale şi au declarat că aşa un om este „unul la un milion” în ceea ce priveşte reflexele, vederea, auzul şi „stabilitatea nervoasă”. A obţinut chiar cu 10% peste scorul normal la testul de inteligenţă – lucru cu care se lăuda, mîndru nevoie mare, oricui era dispus să-l asculte.

Oamenii îl iubeau – nu exagerez deloc cînd spun asta – şi aveau şi de ce. Era un om de treabă şi generos, mai ales cu copiii, şi înduioşător de simplu. Cînd i-a fost prezentat preşedintelui Coolidge, într-o zi toridă, pe Griffith Stadium din Washington, Ruth şi-a şters faţa de sudoare cu o batistă şi a zis: „E cald în draci, nu, dom' preşedinte?". La o petrecere s-a referit la amfitrioni cu apelativul „gazda şi găzdoiul". Dar în acelaşi timp avea şi umor. Odată, cînd un agent de circulaţie i-a strigat: „Hei, asta e o stradă cu sens unic!", Ruth i-a răspuns: „Dar eu nu merg decît într-un singur sens!". Ziaristul sportiv Red Smith a ajuns să fie convins că Ruth are o minte brici – care îmbina perspicacitatea cu simplitatea şi inocenţa cu o intuiţie pătrunzătoare. „Avea, în felul lui aparte, o minte sclipitoare", insista el.

Cei care îl cunoşteau se cam îndoiau de asta, căci creierul lui Ruth cam dădea rateuri. Nu reţinea numele, de pildă. Atunci cînd Waite Hoyt, prietenul lui cel mai apropiat, a plecat la Detroit Tigers, după ce jucase în aceeaşi echipă cu Ruth timp de 11 ani, acesta i-a spus la despărţire: „Ai grijă de tine, Walter". Nici replici nu era în stare să înveţe pe de rost. La un moment dat au încercat din răsputeri să-i bage în cap următoarea frază, pe care trebuia s-o spună pe postul naţional de radio: „Cum spunea cîndva ducele de Wellington, bătălia de la Waterloo a fost cîştigată pe terenurile de sport de la Eton". Cînd să rostească replica, lui Ruth i-a scăpat porumbelul pe gură: „Cum spunea cîndva Duke Ellington, bătălia de la Waterloo a fost cîştigată pe terenurile de sport de la Elkton".

Extravaganţa lui era legendară. Odată, într-o deplasare, a schimbat 22 de cămăşi de mătase în trei zile, pe care i le-a făcut cadou cameristei la plecare. În Cuba, a pierdut 26 000 de dolari la o singură cursă de cai şi 65 000 în cîteva zile. „Angajatorii lui au fost nevoiţi să pună detectivi să-l urmărească pentru a-l proteja de el însuşi şi de escroci, şantajişti, binevoitorii care oferă ponturi pentru pariurile la curse, amatorii de jocuri de noroc şi tinerele nu tocmai bine intenţionate", nota *The New Yorker* în 1926. Deşi era bogat, adesea nu avea banii lichizi necesari ca să-şi plătească impozitele pe venit; la fel s-a întîmplat şi în 1927, cînd datorită lui Ruppert a devenit cel mai bine plătit jucător de baseball din istorie. De-a lungul carierei sale, după propriile estimări, a pierdut sau a aruncat pe fereastră mai mult de un sfert de milion de dolari.

Coechipierii săi încercau şi ei cum puteau să-l mai ajute, făcînd cu rîndul ca să-i verifice corespondenţa şi să-l anunţe dacă era ceva important. „Ruth avea 24 de secretare", remarca la un moment dat Hoyt. Doc Woods,

antrenorul echipei, a găsit odată în nişte plicuri aruncate de Ruth cecuri în valoare de 6 000 de dolari. În plus, Woods semna adesea mingi de baseball şi fotografii cu numele lui Ruth – se spune că ar fi plastografiat 10 000 de semnături într-un singur an.

Toată lumea se minuna încontinuu de apetitul lui sexual şi culinar, ce părea gargantuesc. Marshall Hunt, jurnalist sportiv la *New York Daily News*, povestea cum, în turnee, umblau în căutarea unor restaurante care aveau în meniu pui. „De fapt”, a zis Hunt, „Babe încerca să găsească o combinaţie avantajoasă de mîncare de pui şi puicuţe – şi avea parte de aşa ceva mai des decît aţi crede”.

Indiscreţiile sale duceau adesea la complicaţii. Fred Lieb (jurnalistul sportiv de la *New York Evening Telegram* care a botezat Yankee Stadium Casa construită de Ruth) l-a văzut odată pe Ruth într-un tren din Shreveport, Louisiana, urmărit de o femeie (despre care se zicea că ar fi fost soţia unui legislator din acel stat) care avea un cuţit în mînă. Ruth şi-a scăpat pielea doar sărind din tren şi urcînd înapoi fix în momentul cînd acesta pleca. Altă dată a tulit-o „aproape dezbrăcat” dintr-un hotel, fugărit de un soţ încornorat cu un pistol în mînă. Cînd cineva l-a întrebat pe Ping Bodie, coechipierul lui de la Yankees, cum e să împartă camera cu Ruth, Bodie a răspuns: „Nu ştiu. Eu împart camera cu valiza lui”.

De la un an la altul, Ruth a început să tragă tot mai des la hoteluri mai scumpe decît restul echipei, pe cheltuiala lui. Acolo se întreţinea cu oricine trecea să-l vadă. La un moment dat Waite Hoyt a numărat 250 de oameni care au trecut prin apartamentul său într-o singură seară. De multe ori Ruth nici măcar nu îi cunoştea pe cei care îl vizitau. E celebră întîmplarea de la o petrecere din camerele sale de la Book Cadillac Hotel din Detroit cînd Ruth s-a urcat în picioare pe un scaun şi a strigat: „Toate damele care nu vor să şi-o pună sînt poftite să se care”.

Dacă nu găsea cu cine să facă sex, se mulţumea să mănînce. Marshall Hunt se jură că l-a văzut odată pe Ruth înfulecînd 18 hotdogi la o masă. Mai mulţi martori au povestit că l-au văzut comandîndu-şi la cină cîte două porţii din toate – două fripturi de vită, două mormane de cartofi prăjiţi, două salate, două felii de plăcintă cu mere şi îngheţată –, iar peste şase ore s-a întors şi a mîncat exact la fel; între mese a mai ciugulit opt hotdogi şi a băut şase sticle de suc acidulat. „Măiculiţă, mare mîncău mai era!”, i-a spus coechipierul său Harry Hooper lui Lawrence Ritter în *The Glory of Their*

Times. De-a lungul carierei sale, s-a calculat că Ruth se îngrăşase şi slăbise două tone şi jumătate.

În general, a scăpat destul de ieftin, în ciuda stilului său de viaţă năvalnic, dar, cînd o comitea, o comitea spectaculos. Anul 1922 a fost îngrozitor pentru el. A fost suspendat de cinci ori pentru tot felul de probleme de comportament şi din cauza asta a ratat în total cam o treime din sezon. Se ciondănea întruna cu managerul lui, răbdătorul Miller Huggins. Odată, cînd Huggins i-a criticat pe Ruth şi pe coechipierul său Bob Meusel pentru că sînt indisciplinaţi şi nu mai dau randament, Ruth l-a luat pe sus pe mărunţelul Huggins, l-a dus pe platforma din spate a vagonului deschis şi l-a ţinut cu capul în jos deasupra şinelor pînă cînd şi-a retras cuvintele. După moartea lui Huggins, una dintre surorile sale a afirmat că Ruth îi mîncase cinci ani din viaţă.

În iarna anului 1922, la un banchet care ar fi trebuit să fie în cinstea lui, Jimmy Walker, care în curînd avea să devină primarul New Yorkului – un tip care ştia cu ce se mănîncă traiul îmbelşugat –, l-a criticat public pe Ruth, spunînd că este „un mare sportiv, dar şi un mare prost”. Zicea că Ruth dezamăgise pe toată lumea comportîndu-se ca un mojic în sezonul acela. Apoi Walker a continuat:

> Iar mai rău, cel mai rău este că i-ai dezamăgit pe copiii din America. Pe tot cuprinsul Americii, pe orice maidan unde copiii joacă baseball, ba chiar şi în spitale, unde copiii schilozi visează să-şi mişte trupuşoarele slăbuţe şi strîmbe, dar n-or să mai aibă parte de asta niciodată – toţi se gîndesc la tine, la eroul lor. Toţi te admiră, te venerează. Şi după aia ce se întîmplă? Torni băutură în tine şi îţi baţi joc de trupul tău nemaipomenit… Copiii şi-au văzut idolul distrus şi visurile spulberate.

Ruth deja plîngea de mama focului – dar ce era mai rău abia urma. În seara aceea, pe cînd pleca de la dineu, i s-a prezentat o citaţie în numele unei anume Dolores Dixon din Brooklyn, care îl acuza că ar fi tatăl pruncului ei nenăscut. Situaţia era cu atît mai jenantă cu cît Ruth nu reuşea să-şi amintească dacă se culcase sau nu cu femeia aceea. Pînă la urmă, se pare că nu. „Dolores Dixon” s-a dovedit a fi un nume fictiv şi femeia cu pricina nu a fost în stare să dea date sau locuri care să se potrivească cu deplasările lui Ruth. Procesul a fost suspendat, dar abia după ce Ruth fusese făcut de rîs în ultimul hal.

În 1925 iar s-a dus totul de rîpă. A ajuns în cantonament cu 18 kilograme în plus şi s-a chinuit mult să-şi reintre în formă. La începutul lunii aprilie, cînd, întorcîndu-se din cantonament, cei de la Yankees jucau o serie de partide amicale, Ruth a început să se simtă rău. Cînd echipa a ajuns la Asheville, el avea febră şi era aproape incoerent. Cînd a coborît din tren, s-a prăbuşit. Cum, evident, nu era în stare să joace într-un meci amical, Miller Huggins, antrenorul, i-a zis să plece la New York. La Grand Central Station a avut iar o criză, de data asta cu convulsii. A fost dus de urgenţă la spitalul St. Vincent.

Se zvonea că Ruth înfulecase prea mulţi hotdogi. Episodul a ajuns să fie numit „durerea de burtă de care s-a aflat în toată lumea”. Spitalul a dat o declaraţie ciudat de vagă referitor la afecţiunea şi tratamentul lui Ruth, ceea ce i-a făcut pe unii să presupună că era tratat pentru sifilis sau cine ştie ce altă boală ruşinoasă. Acum pare evident că, indiferent ce afecţiune avea Ruth, era acută şi aproape sigur de natură gastrică. Ruth a stat la pat o lună, după care a avut nevoie şi de scaun cu rotile vreo cîteva zile. În total a stat în spital aproape şapte săptămîni. Cînd s-a întors în sfîrşit la Yankees, avea o cicatrice nouă-nouţă pe abdomen şi era doar umbra celui care fusese odată: slăbise 34 de kilograme cît zăcuse bolnav, iar acum, la doar 81 de kilograme, era zvelt, dar slăbit – faţă de jovialul rotofei de 116 kilograme care fusese cu mai puţin de două luni înainte. În special picioarele i se subţiaseră foarte tare. Un martor spunea că arăta ca „o traistă de ovăz pe două scobitori”.

Dar şi-a reluat aproape imediat vechile obiceiuri şi în mai puţin de o lună era iarăşi un haplea durduliu. În august, Yankees au jucat dezastruos în deplasare şi Ruth nu prea a contribuit cu nimic. S-a luat la bătaie de mai multe ori cu alţi jucători din echipă. La St. Louis, după ce Ruth petrecuse toată noaptea în oraş, Huggins l-a penalizat cu 5 000 de dolari – o sumă imensă, de două ori mai mare decît banii pe care îi cîştigau unii jucători într-un an întreg – şi l-a suspendat pe termen nedefinit. Ruth a făcut spume la gură, suduind de mama focului, dar pînă la urmă s-a mai dat pe brazdă şi a fost reprimit în echipă. A obţinut zece *homerun*-uri şi o foarte respectabilă medie a înscrierilor de 0,345 în ultimele sale 29 de meciuri şi nu a mai făcut nici un fel de probleme, însă deja era prea tîrziu. Yankees a încheiat sezonul pe penultimul loc, cu doar 69 de victorii şi 85 de înfrîngeri, iar numărul de spectatori a scăzut cu 700 000.

În 1926, ca de atîtea ori în cazul lui Ruth, şi-a revenit. A urmat un program intensiv de fitness de şase săptămîni, a dat jos 18 kilograme de grăsime şi şi-a subţiat mijlocul cu aproape 22 de centimetri. Plus că a avut şi un sezon bun: a realizat 47 de *homerun*-uri, a avut o medie a înscrierilor de 0,372 şi a marcat 146 de puncte. Mai presus de toate, s-a cuminţit cît de cît. Dar la campionatul mondial, într-un meci cu Cardinals, Ruth a încheiat anul cu un joc uimitor de prost gîndit. Cu două încercări ratate în repriza a noua şi Yankees în urmă la diferenţă de doar un punct, Ruth a avansat la prima bază şi apoi – spre uluirea tuturor – a încercat să fure baza a doua. A fost eliminat la doar trei metri, punînd astfel capăt meciului şi făcîndu-le cadou celor de la Cardinals victoria în campionatul mondial. „Mda, cred că m-am cam pripit”, a recunoscut Ruth. Cam toată lumea era de părere că a fost una dintre cele mai proaste decizii de joc luate vreodată la Campionatul Mondial, anulînd aproape tot ce făcuse bun în sezonul acela.

Aşa că, la începutul anului 1927, Babe Ruth trebuia din nou să se reabiliteze. Dar acum nu avea să mai fie aşa uşor. Avea aproape 32 de ani şi suferea de hipotensiune, indigestie cronică şi uneori respira cu dificultate. Nu mai era în floarea vîrstei. Părea extrem de puţin probabil că va avea un an bun. Dar, în mod uimitor, avea să depăşească toate aşteptările. Anul acesta avea să rămînă întipărit pentru totdeauna în memoria tuturor pasionaţilor de baseball.

Capitolul 10

În vara anului 1927, de fiecare dată cînd Babe Ruth lipsea din locurile pe care le frecventa de obicei, îl găseai prin vreun cinematograf, aşezat pe unul dintre locurile din centrul sălii, mai în faţă, cu faţa lui lătăreaţă radiind de mîndrie şi încîntare, urmărind un film intitulat *Babe Comes Home*, în rolurile principale fiind el însuşi şi actriţa suedeză Anna Q. Nilsson.

Turnat în 22 de zile, în ianuarie, la studiourile First National Pictures din Burbank, California, filmul era groaznic din toate punctele de vedere. Nu s-a mai păstrat nici o copie a acestuia, aşa că nu se ştie cu siguranţă care era intriga, dar se spune că ar fi fost oarecum inspirat din viaţa lui Babe Ruth, desigur, cu excepţia faptului că în film nu mînca de parcă se băteau turcii la gura lui, nu înjura ca un birjar şi nici nu făcea sex pe podea cînd îţi era lumea mai dragă. În orice caz, filmul nu a avut succes. Marele hit al sezonului era o producţie erotică intitulată *Don Juan*, în care starul hollywoodian John Barrymore reuşea să depună nu mai puţin de 143 de săruturi pe buzele unor demoazele supuse – aşa de multe, că mai tîrziu nu îşi mai amintea nimeni că filmul era şi mai memorabil pentru că avea coloană sonoră. Deşi în *Don Juan* se auzea doar muzică înregistrată în studio, nu şi vocile actorilor – deci nu era propriu-zis un film „sonor” –, a apărut totuşi cu cîteva luni bune înainte de *Cîntăreţul de jazz*.

În Manhattan, un hit şi mai mare era nu un film de lungmetraj, ci un jurnal de ştiri produs de Fox Movietone, care rula exclusiv la noul Teatru Roxy, despre plecarea lui Charles Lindbergh la Paris de pe aerodromul Roosevelt. Şi acesta avea ceva nou legat de sunet. În lateralele sălii de cinema au fost instalate nişte difuzoare şi un tehnician priceput la sincronizare punea o coloană sonoră înregistrată separat, astfel încît primele bolboroseli ale motorului şi vuietul triumfător din final să se potrivească cu imaginile de pe ecran. Nu era tocmai o proiecţie de înaltă tehnologie nici măcar pentru vremea aceea, dar aducea şase mii de spectatori de fiecare dată cînd rula.

În comparaţie cu acesta, *Babe Comes Home* era apă de ploaie. În plus, a fost lansat în cel mai prost moment posibil, pe 22 mai, a doua zi după sosirea lui Lindbergh la Paris, cînd toată lumea era exaltată de această ispravă nemaivăzută. Dar filmul era aşa de slab, încît probabil că oricum nu ar fi avut succes la public. Toate acestea erau extrem de jenante pentru doamna Nilsson, de care nu îşi mai aduce nimeni aminte acum, dar care a fost cîndva aşa de populară, încît primea 30 000 de scrisori pe săptămînă de la fani. În 1925, a suferit răni grave căzînd de pe un cal şi a stat un an în convalescenţă, imobilizată la pat. *Babe Comes Home* ar fi trebuit să marcheze cu tam-tam revenirea ei pe marele ecran, dar filmul a sucombat neştiut de nimeni şi nejelit de nimeni – în afară de junele-prim.

Deja aluneca în anonimat şi Francesco de Pinedo, care devenea tot mai neînsemnat şi mai marginalizat. Pinedo şi cei doi membri loiali ai echipajului său reuşiseră să ajungă în Newfoundland înaintea lui Lindbergh, dar apoi au fost nevoiţi să rămînă la sol din cauza mării agitate – unul dintre dezavantajele comune şi inevitabile ale hidroavioanelor. Lindbergh zburase chiar pe deasupra lor pe 20 mai. Pinedo a reuşit să plece abia peste trei zile, dar, din cauza unor probleme la motor, a fost forţat să aterizeze pe mare, la 580 de kilometri de Azore, şi a trebuit să fie remorcat pînă în portul insulei Faial de un pescador portughez care trecea pe acolo. Cînd s-a aflat de sosirea lui, Lindbergh era deja eroul întregii lumi, nemaifiind nimeni interesat de un italian care ajunsese la destinaţie tîrît de un cablu de remorcare.

Totuşi, Pinedo şi-a continuat drumul, dar ultimele etape ale călătoriei sale nu mai sînt pomenite decît în cîte un mic paragraf, la grămadă cu alte poveşti despre aviatori. Pe 11 iunie a ajuns la Lisabona. Pe 15 iunie, o notiţă din *The New York Times* anunţa că, în timp ce zbura spre Barcelona, Pinedo fusese forţat de vremea nefavorabilă să aterizeze lîngă Madrid, fiind nevoit să facă restul călătoriei cu trenul. Cînd s-a întors, în sfîrşit, în Golful Ostia de lîngă Roma, nu prea l-a băgat nimeni în seamă.

În timpul călătoriei de întoarcere a lui Lindbergh, care era izolat pe mare, transmiţînd doar o dată pe zi cotidianului *The New York Times* cîte o telegramă scrisă de altcineva în numele lui (sau cel puţin sub îndrumarea altcuiva), care era aproape de fiecare dată îngrozitor de anostă, lumea tînjea după vreo nouă ispravă incitantă. Din fericire, apele începeau să se agite din

nou la aerodromul Roosevelt. După zborul reuşit de Lindbergh, nu ştia nimeni ce vor face celelalte două echipe – dacă or să-şi ia catrafusele şi or să plece sau dacă vor încerca şi ele să traverseze Atlanticul. După ce ordinul de interdicţie impus lui Charles Levine a fost anulat, acesta a anunţat brusc că intenţionează în continuare să zboare.

Pe 4 iunie, dis-de-dimineaţă, *Columbia* a fost poziţionat pe pista acoperită de iarbă şi Clarence Chamberlin, îmbrăcat cu o geacă de piele, pantaloni scurţi şi nişte şosete cu modele care se vedeau de la un kilometru, a ieşit din hangar, a făcut cu mîna mulţimii adunate şi a urcat singur în cockpit. Levine părea să creadă că, dacă nu a putut să ajungă în Europa înaintea lui Lindbergh, cel puţin putea s-o facă într-un mod mai bizar. Aproape totul era puţin cam ciudat la acest proiect. În primul rînd, el şi Chamberlin s-au încăpăţînat să nu dezvăluie destinaţia avionului lor. Şi nu voiau să zică nici de ce Chamberlin nu era însoţit, cînd în cockpit era loc şi pentru un navigator şi copilot.

După aceea s-a întîmplat ceva şi mai surprinzător. În timp ce Chamberlin îşi poziţiona avionul pentru decolare, a încetinit o clipă şi de pe margine a ţîşnit un chelios îndesat care a urcat repede la bord. Toţi au rămas cu gura căscată: era Charles Levine.

Soţia lui Levine, care, evident, nu pricepea ce se întîmplă, a strigat consternată: „Ooo! Doar nu pleacă şi el? Cum să plece şi el?”. Cînd a văzut că el chiar pleacă, femeia a leşinat în braţele bărbatului de lîngă ea. Mai tîrziu Clarence Chamberlin i-a mărturisit totuşi unui reporter că doamna Levine ştiuse tot timpul că soţul ei va pleca, aşa că, aparent, tot teatrul acela era de dragul presei.

Cîteva minute mai tîrziu, *Columbia* era în aer, iar al doilea zbor către Europa din vara aceea începuse – deşi nici măcar cei doi de la bordul avionului nu cunoşteau destinaţia exactă. Pentru moment, planul lor era să încerce să ajungă la Berlin, dar în realitate s-ar fi bucurat să aterizeze oriunde.

În foarte scurt timp, Levine s-a dovedit a fi aproape complet inutil. Nu se pricepea deloc la navigaţie şi, singura dată cînd Chamberlin l-a lăsat să încerce să piloteze, avionul a început aproape imediat să se rotească periculos. Singurele lucruri pe care era în stare să le facă erau să întindă mîna după diferite obiecte care erau în spatele scaunului său şi să-l ţină treaz pe Chamberlin. Şi-au dat seama rapid că, pentru a stabili o rută spre Europa, nu era chiar aşa de uşor de navigat cum lăsase impresia Lindbergh.

Cînd au ajuns la Newport, Rhode Island, după nici o oră de zbor, deviaseră deja de la curs cu vreo şase kilometri şi jumătate şi compasul cu inducţie magnetică se defectase. După asta nu au mai fost nici un moment foarte siguri unde se află. Norocul lor a fost că Europa era ditamai continentul şi Chamberlin nu era chiar cel mai prost pilot din lume. Nu trebuia decît să zboare în direcţia bună, insista el.

Chamberlin era pe punctul de a deveni – deşi pentru scurt timp şi cumva apatic – aproape la fel de faimos ca Lindbergh. În vara anului 1927 avea 33 de ani; era din Denison, Iowa, un orăşel cam la fel ca Little Falls al lui Lindbergh, aflat cu un stat mai la nord, deşi oarecum mai aproape de civilizaţie, căci era situat pe Lincoln Highway. Tatăl lui Chamberlin avea un magazin de bijuterii şi un atelier de reparaţii, aşa încît familia o ducea destul de bine. În Denison locuia şi o fată de-o seamă cu el, Donna Mullenger, care mai tîrziu a devenit o actriţă celebră, sub numele Donna Reed. Astăzi oamenii din Denison îşi aduc aminte de ea cu mare drag. De Clarence Chamberlin nu îşi mai aminteşte aproape nimeni.

Mama lui Chamberlin era englezoaică şi, nu se ştie de ce, cînd Clarence avea vreo 10 ani, s-a întors în Anglia, luîndu-l şi pe băiat cu ea. În mod ciudat, Chamberlin păstrează tăcerea asupra multor aspecte din viaţa sa privată – nu dezvăluie nici măcar prenumele soţiei sale; în toată cartea îi spune doar „doamna Chamberlin” – şi nu zice nimic despre perioada cît a locuit în Anglia, în afară de faptul că nu i-a plăcut deloc. După vreun an, s-au întors la Denison şi viaţa familiei şi-a reintrat în normal.

După liceu, Clarence a intrat la Iowa State College, cum se numea pe atunci, obţinînd în final o diplomă în inginerie. A învăţat să piloteze în timpul Primului Război Mondial, pe cînd era la transmisiuni. A devenit instructor de zbor, aşa că nu a participat la nici o bătălie – ba chiar nici măcar nu a plecat din America. La fel ca majoritatea piloţilor, după război Chamberlin accepta orice i se oferea de lucru. O vreme a făcut fotografii aeriene. O mulţime de fotografii bine-cunoscute ale unor evenimente importante văzute din aer, inclusiv Yankee Stadium la marea sa inaugurare din 1923, au fost făcute de Chamberlin. Ca şi Lindbergh, izbise şi el de pămînt o mulţime de avioane – vreo zece, după estimările sale –, iar în 1925, la un concurs aviatic, a fost implicat într-un accident în care un pasager pe care îl avea la bord şi-a pierdut viaţa. Chamberlin nici măcar nu îl cunoştea pe pasager – era un tînăr care l-a întrebat dacă nu-l ia cu el, să facă o tură cu avionul. În mod ciudat, Chamberlin nu pare să fi catadicsit

vreodată să afle cum îl chema. În autobiografia sa, Chamberlin menţionează doar că el şi-a pierdut cunoştinţa cînd s-a prăbuşit avionul şi că după aceea a aflat „că însoţitorul meu murise”. Chamberlin a fost rănit grav şi doctorii i-au zis că probabil nu o să mai meargă niciodată, dar, evident, el le-a dovedit că se înşală. Cel puţin era un om neînfricat.

Pe 5 iunie, dis-de-dimineaţă, pasagerii de pe pachebotul *Mauretania* al companiei Cunard, care mergea de la Cherbourg la New York, s-au speriat văzînd un avion coborînd în picaj din înaltul cerului şi dînd ocol navei foarte aproape de nivelul punţii. Avionul a fost recunoscut de îndată: era *Columbia*. Majoritatea pasagerilor – printre care, întîmplător, se afla şi Raymond Orteig, care se întorcea în America de la casa lui de vacanţă din Franţa ca să-i înmîneze lui Lindbergh Premiul Orteig în următoarea săptămînă – au presupus că vizita *Columbiei* era un soi de salut. Cei doi bărbaţi de la bord făceau prietenoşi cu mîna. În realitate, Chamberlin încerca să-şi dea seama unde se află. Voia să vadă numele vasului, pe care să-l caute apoi pe o listă cu programul vapoarelor, publicată într-un număr al cotidianului *The New York Times* pe care îl avea la el. Dacă afla de cît timp era vasul pe mare, ar fi putut să estimeze cam cît ocean mai avea de traversat. Tocmai ratase crucişătorul *Memphis* şi ocazia de a se saluta din mers cu Charles Lindbergh, care probabil ar fi rămas cu gura căscată. Luîndu-se după siajul *Mauretaniei*, Chamberlin şi-a ajustat cursul, a urcat înapoi spre nori şi şi-a continuat drumul către Europa.

După aceea nimeni nu a mai ştiut nimic de el sau de Levine multe ore, dar în dimineaţa de 6 iunie, după aproape două zile de cînd zburau, au aterizat pe un cîmp, undeva în nord-estul Germaniei. În mod uimitor, nici Chamberlin, nici Levine nu se gîndiseră să-şi ia la ei vreo hartă a Europei, aşa că nu prea ştiau unde se află. Zburaseră aproape 43 de ore pe o distanţă de 6 284 de kilometri, întrecînd cu mult recordurile lui Lindbergh şi ca distanţă, şi ca durată. Prima persoană pe care au întîlnit-o a fost nevasta unui fermier, furioasă că avionul îi nenorocise lanul cu cereale. Printre cei care s-au strîns mai apoi era – printr-un noroc chior – şi un mecanic de aeroplane care venise să-şi viziteze mama. Ştia engleză bine şi i-a informat că ajunseseră la Mansfeld, lîngă Eisleben, la 177 de kilometri de Berlin, şi că se îndreptau în direcţia greşită. Mecanicul ştia cum să comande nişte combustibil de aviaţie – altfel ar fi fost complet depăşiţi de situaţie –, dar, cînd a ajuns autocisterna, au descoperit că duza era prea mare pentru avion,

aşa încît carburantul a trebuit să fie transferat cu multă trudă cu ajutorul unui ceainic cu cioc lung împrumutat de la nevasta fermierului, care probabil se mai calmase puţin între timp.

Cînd, într-un tîrziu, avionul a fost realimentat şi aventurierii au fost îndrumaţi în direcţia bună, au decolat din nou. Totuşi, în scurt timp s-au rătăcit din nou. Chamberlin şi Levine şi-au petrecut toată dimineaţa zburînd orbeşte şi certîndu-se pe tema poziţiei lor, pînă ce au rămas iarăşi fără combustibil şi au aterizat forţat – din nou. De data asta au descoperit că trecuseră de Berlin şi ajunseseră într-un orăşel numit Cottbus, aproape de graniţa cu Polonia[1].

Prea obosiţi ca să mai continue, s-au cazat la cel mai bun hotel din Cottbus – şi singurul, de altfel – şi s-au prăbuşit în pat. Cînd s-au trezit, au aflat că în Germania erau eroi naţionali şi că sosise o flotă de avioane militare ca să-i escorteze pînă în capitală. În dimineaţa următoare, ghidaţi de avioanele din escortă, cei doi au parcurs şi ultima etapă a călătoriei lor, pînă pe aerodromul Tempelhof din Berlin. Acolo îi aşteptau peste 150 000 de oameni. Alţi 20 000, induşi în eroare de nişte zvonuri, şi-au făcut apariţia pe aeroportul din Varşovia şi au fost teribil de dezamăgiţi cînd li s-a spus că au venit degeaba.

Germania le-a organizat celor doi aviatori o primire la fel de jubilantă şi de caldă ca şi cea de care avusese parte Lindbergh la Paris. Nici un om nu avea să mai atragă mulţimi atît de numeroase şi de entuziaste în Germania pînă la intrarea în scenă a lui Adolf Hitler. America a fost cuprinsă de o exaltare aproape la fel de mare ca la aterizarea lui Lindbergh. Timp de trei zile, ziarul newyorkez *Times* le-a alocat celor doi eroi spaţiul maxim – trei subtitluri pe opt coloane –, reproducînd în detaliu fiecare gînd şi fiecare mişcare a lor. Şi publicul larg era entuziasmat. Cînd soţia lui Levine şi cea a lui Chamberlin s-au dus la Hoboken Pier ca să ia un vapor spre Germania, au venit să le conducă şase mii de oameni – la ora 1 noaptea.

Totuşi, curînd, celebrările au căpătat un aer uşor forţat. Preşedintele Coolidge a transmis felicitări din America – dar numai pentru Chamberlin. Acest afront evident a fost interpretat de mulţi ca fiind antisemit. Ziarul evreiesc *The Day* scria în Manhattan: „Doi oameni au plecat de la New York; doi oameni şi-au riscat viaţa; doi oameni au dat dovadă de eroism şi au stabilit un record care l-a întrecut chiar şi pe al lui Lindbergh. Doi oameni au plecat, doi au ajuns la destinaţie, amîndoi americani. Însă preşedintele Statelor Unite îl felicită numai pe unul, iar printr-o coincidenţă

ciudată, pe cel despre care preşedintele a considerat că nu merită să-i menţioneze numele îl cheamă Levine…”.

În telegramele pe care le trimitea zilnic cotidianului *The New York Times* de la bordul crucişătorului *Memphis*, Lindbergh l-a lăudat şi el din plin pe Chamberlin, fără să sufle nici un cuvinţel despre Levine, deşi aproape sigur din cauza modului cum se purtase cu el Levine cînd voise să cumpere Bellanca, şi nu pentru că ar fi avut ceva împotriva evreilor.

Şi germanii păreau cam stînjeniţi de Levine. Un restaurant din Berlin a introdus în meniu friptură de vită *à la* Chamberlin cu cartofi Cottbus, iar o fabrică de bere a cerut permisiunea de a scoate pe piaţă o bere numită Chamberlin, Levine fiind lăsat pe dinafară şi de data asta.

Cît despre Levine, acesta nu a făcut aproape nimic ca să le intre în graţii germanilor. Nu a vizitat nici un spital, nu a trecut pe la nici o văduvă, nu i-a lăudat pe aviatorii germani. Nici măcar de Lindbergh nu a zis vreo vorbă bună, afirmînd că acesta reuşise datorită vremii favorabile, nu pentru că ar fi fost el cine ştie ce pilot priceput. „Lindbergh a avut noroc, noi nu”, le-a spus Levine unor reporteri. „Dacă am fi avut şi noi măcar o zecime din norocul lui Lindbergh, ne-am fi descurcat mult mai bine.” Spre marea stînjeneală a autorităţilor germane şi americane, un afacerist neamţ, dr. Julius Puppe, pe care Levine îl înşelase cu 5 000 de dolari într-o afacere în America, a apărut acum cu înscrisuri la mînă, încercînd să obţină confiscarea avionului acestuia. Chamberlin era complezent, dar nu avea nimic de spus şi lăsa impresia că, atunci cînd nu zboară, are mintea goală, ceea ce poate că nu era departe de adevăr.

Lumea şi-a dat seama rapid că nu prea îl simpatizează pe Charles Levine şi că nu avea să scoată nimic interesant de la Clarence Chamberlin, aşa că şi-a îndreptat atenţia în altă parte.

Lindbergh, deşi era departe, în mijlocul oceanului, îndreptîndu-se încet spre casă, a reuşit să stîrnească furori cu vestea că fusese cît pe ce să fie măturat de valuri de pe puntea crucişătorului *Memphis* la trei zile după ce plecaseră de la Cherbourg. Titlul articolului publicat de *The New York Times* anunţa:

LINDBERGH ÎN PERICOL

ÎNCOLŢIT DE VALURI

LA PROVA CRUCIŞĂTORULUI

Iată ce se întîmplase: eroul cel mai iubit al lumii ieşise să se plimbe pe punte după cină, deşi marea era agitată, şi se oprise la prova cînd, brusc, o serie de valuri foarte mari au început să se spargă pe punte, lovind dintr-o parte şi izolîndu-l de restul vasului. Lindbergh a trebuit să se ţină bine de o frînghie de salvare ca să nu fie răsturnat din picioare sau chiar aruncat peste bord. Era de faţă şi B.F. Mahoney, proprietarul companiei Ryan Airlines, dar se afla în siguranţă, de partea cealaltă a valurilor furioase. Lindbergh a aşteptat vreo zece minute să se mai domolească valurile, apoi s-a retras imediat la adăpost. „A fost foarte palpitant”, povestea el după aceea. Totuşi, nu era semn bun pentru membrii mai stresaţi ai echipajului, care erau destul de multişori. USS *Memphis* înlocuise recent alt USS *Memphis*, care a fost scufundat de un misterios val uriaş în Caraibe, în 1916, cînd au pierit vreo 40 de oameni. Probabil că mulţi marinari or fi crezut că „Memphis” e un nume blestemat.

Lindbergh fiind temporar indisponibil, America avea nevoie de o distracţie fără nici o noimă, iar un tip pe nume Kelly Naufragiu era gata să-i ofere aşa ceva. Pe 7 iunie, la ora 11 dimineaţa, Kelly s-a cocoţat în vîrful unui catarg de steag înalt de 15 metri de pe acoperişul hotelului St. Francis din Newark, New Jersey, şi a stat acolo. A stat aşa zile de-a rîndul, dar oamenii erau fascinaţi, perindîndu-se cu duiumul prin Newark ca să-l vadă.

Kelly crescuse în Hell’s Kitchen, cel mai dur cartier al Manhattanului, în cele mai crîncene condiţii posibile. Cu şapte luni înainte să se nască, tatăl lui, care lucra pe şantier, căzuse în gol cînd ajutorul lui trăsese din greşeală altă manetă a macaralei pe care se afla acesta. Mama lui Kelly, distrusă şi rămasă fără nici o sursă de venit, a murit la naşterea lui. Kelly a fost adoptat de ajutorul tatălui său, fiind deci crescut de cel care îi ucisese părintele accidental, dar şi din neglijenţă. Kelly a fugit pe mare la vîrsta de 13 ani şi aproape 15 ani a fost marinar. Şi-a obţinut porecla, potrivit revistei *Time*, pentru că ar fi supravieţuit scufundării *Titanicului* în 1912, dar se pare că asta a fost doar invenţia unui reporter de la *Time*. În realitate, sursa acesteia era faptul că pentru scurt timp el încercase să facă o carieră în box sub numele Kelly Marinarul, dar mînca bătaie atît de des – odată a pierdut 11 meciuri la rînd –, încît a început să i se spună Marinarul Naufragiat. Potrivit lui Kelly însuşi, a scăpat teafăr şi nevătămat din alte cinci naufragii, două accidente aviatice, trei accidente de maşină şi unul feroviar, în lunga lui

carieră în care a construit clopotniţe, a făcut cascadorii aviatice şi s-a căţărat pe clădiri în scop publicitar înainte să se apuce de stat pe catarge, în 1924. În 1927, cam deţinea monopolul în acest domeniu.

Kelly stătea zile ori săptămîni la rînd cocoţat pe o suprafaţă minusculă – un disc capitonat cam cît şezutul unui scaun înalt de bar – fixată pe un catarg de steag de pe o clădire înaltă. Cei mai înfocaţi fani plăteau cîte 25 de cenţi ca să urce pe acoperişurile hotelurilor, unde puteau să-l vadă pe Kelly de foarte aproape şi chiar să intre în vorbă cu el. Restul se înghesuiau jos, în stradă, în număr aşa de mare, încît blocau traficul şi rupeau gardurile. Mîncarea, obiectele pentru bărbierit, ţigările şi alte articole vitale ajungeau la Kelly trase pe o funie. Ca să poată dormi fără să cadă de acolo, îşi încolăcea gleznele în jurul parului şi îşi vîra degetele mari de la mîini în două găurele din marginile scăunelului. De obicei aţipea cîte 20 de minute maximum, ca să nu cadă într-un somn adînc şi să nu mai ştie de el. Periodic, ca să facă pe plac mulţimii şi să-şi mai dezmorţească muşchii înţepeniţi, se urca în picioare pe mica platformă fragilă – lucru care necesita foarte multă agilitate şi îndrăzneală, mai ales dacă bătea vîntul. În tot acest timp cît stătea cocoţat pe prăjină, nu-şi părăsea nici o clipă mica platformă. Nicăieri nu pare să se menţioneze cum îşi făcea nevoile. Cu două zile înainte şi în tot timpul cît stătea urcat pe prăjină, nu consuma deloc alimente solide – ci numai lapte, supă şi cafea –, ceea ce ar putea da un răspuns parţial la întrebarea evidentă. Fuma patru pachete de ţigări pe zi. În rest, stătea pur şi simplu. Se autointitula „Cel mai norocos nebun din lume”.

Newark s-a dovedit a fi oarecum apogeul scurtei cariere a lui Kelly Naufragiu. A mai stat pe o grămadă de catarge – odată aproape 49 de zile –, înfruntînd viscolul, furtuna şi alte nenorociri meteorologice, dar, încetul cu încetul, lumea şi-a pierdut interesul faţă de el şi afacerea cu statul pe par s-a cam răsuflat. Kelly s-a dat la fund, reapărînd abia în august 1941, cînd a petrecut un scurt sejur după gratii pentru că a fost prins beat la volan în Connecticut. A murit de infarct pe o stradă din New York în 1952, după ce ajunsese la sapă de lemn. Cînd a murit, avea la el un album cu tăieturi din ziare despre isprăvile lui de altădată. Nimeni nu ştia sigur ce vîrstă avea – circulau tot felul de variante în intervalul 59-67 de ani.

Chiar şi în 1927, la Newark, ziarele au început să-şi piardă interesul faţă de Kelly după doar cîteva zile, fiindcă nu prea aveau ce scrie în afară de faptul că încă nu se dăduse jos de pe par. Cînd a coborît şi şi-a sărutat soţia – cu care era căsătorit de şase luni –, la exact 12 zile şi 12 ore după ce

urcase pe prăjină, publicul nu a fost prea impresionat şi presa nici nu a băgat de seamă.

Plus că ceva mult mai interesant atrăsese atenţia tuturor. Charles Lindbergh se întorsese acasă.

1. Printr-o coincidenţă, puţin mai încolo de Kamenz, orăşelul natal al lui Bruno Hauptmann, care l-a răpit pe copilul lui Lindbergh în 1932.

Capitolul 11

Cu cît fiul ei devenea mai celebru, cu atît era mai evident că Evangeline Lodge Lindbergh era cam ciudată. Invitată în est ca să-l întîmpine pe Charles la întoarcerea în ţară, a ignorat invitaţia preşedintelui şi a doamnei Coolidge, care se oferiseră s-o găzduiască, preferînd să se cazeze direct la un hotel din Baltimore.

Cum funcţionarii de la Casa Albă habar n-aveau unde ajunsese doamna Lindbergh, evident că s-au alarmat. Nu ar fi dat deloc bine s-o piardă pe mama celui mai mare erou al ţării chiar în ajunul întoarcerii lui acasă. Din fericire, un articol dintr-un ziar a dezvăluit locul în care se afla aceasta, aşa că funcţionarii au trimis o maşină s-o aducă înapoi la Washington, în ciuda protestelor ei.

Soţii Coolidge nu locuiau la Casa Albă la vremea aceea. Fuseseră mutaţi în martie – cînd, se spunea, preşedintele tremura de indignare – pentru a se face nişte reparaţii urgente la acoperiş şi la etajul al treilea. Aşa că acum locuiau în aşa-numita „Casă Albă temporară”, o vilă la 15 Dupont Circle pe care le-o închiriase o anume Cissy Patterson, membră a clanului care deţinea *Chicago Tribune* şi *New York Daily News*.

Cînd a sosit doamna Lindbergh, mai era prezent un oaspete – „o stîrpitură de om de 54 de ani”, tot mai omniprezentul Dwight Morrow. Doamna Lindbergh părea să se simtă bine şi să se destindă în compania lui Morrow – era vestit pentru bunele lui maniere –, ceea ce nu era rău, pentru că în mai puţin de doi ani aveau să se încuscrească.

Morrow devenise putred de bogat de cînd lucra ca bancher la J.P. Morgan & Co. Familia Morrow avea o casă cu 32 de servitori în Englewood, New Jersey, pe care o folosea mai ales în weekenduri. În timpul săptămînii locuia într-un apartament luxos din Manhattan. Circulau o sumedenie de poveşti despre cît de distrat era Morrow, spuse cu nesaţ, de exemplu, în rubrica „The Talk of the Town” a revistei *The New Yorker*. Cel mai adesea se povestea cum Morrow se băgase în cadă îmbrăcat. Altă dată, cică şi-ar fi ciocănit pipa de capul chel al unui vizitator, ca să scuture

scrumul. Odată, un prieten s-a întîlnit la Grand Central Station cu Morrow, care părea buimac şi se tot cotrobăia neajutorat prin buzunare. „Ţi-ai pierdut biletul?”, l-a întrebat prietenul. „Nu, mai rău”, i-a răspuns Morrow deznădăjduit. „Nu mai ţin minte unde voiam să mă duc.”

Bine-cunoscuta lui neputinţă de a avea o ţinută decentă i-a făcut pe cei de la Banca Morgan să angajeze un om la toaleta bărbaţilor care avea o singură sarcină: să se asigure că Morrow se întoarce întotdeauna printre oameni într-o ţinută prezentabilă. În realitate, în toate aceste cazuri Morrow nu era neapărat distrat, ci mai degrabă beat criţă. Se pare că era un beţiv incurabil. Şi totuşi, avea mintea atît de ageră, încît nici dacă o îneca în băutură nu o amorţea cu adevărat. Ani de-a rîndul, a fost unul dintre cei mai de nădejde asociaţi principali J.P. Morgan & Co. Atît Yale, cît şi University of Chicago l-au vrut ca preşedinte.

Morrow şi Coolidge erau prieteni de pe vremea cînd fuseseră colegi de clasă la Amherst. Se pare că pe vremea aceea Morrow era unul dintre puţinii oameni care credeau că Calvin Coolidge avea să ajungă cineva. În 1920 a înfiinţat o comisie pentru a-l promova pe Coolidge, care era pe atunci guvernatorul statului Massachusetts, drept candidat la preşedinţie. Pînă la urmă, Partidul Republican l-a preferat pe carismaticul Warren G. Harding, dar alegerea lui Coolidge pentru funcţia de vicepreşedinte s-a datorat în mare măsură sforilor pe care le-a tras Morrow în culise. Coolidge s-a dovedit a fi extrem de nerecunoscător. După ce a murit Harding şi Coolidge i-a succedat, trei ani mai tîrziu, mulţi se aşteptau ca Morrow să fie numit secretar de stat sau ministru de Finanţe. Dar nu l-a sunat nimeni. Abia în 1925 Coolidge i-a dat o funcţie – una uşor umilitoare: şef al comisiei însărcinate să facă puţină ordine şi disciplină în haoticul domeniu al aviaţiei din America.

Acum era invitat să accepte funcţia de ambasador al Statelor Unite în Mexic – altă propunere dubioasă, avînd în vedere că Mexicul era în chinurile revoluţiei şi într-o dispoziţie puternic antiamericană. Ţara era bîntuită de bandiţi, care adesea îi ucideau pe străini. Morrow a acceptat totuşi.

În zorii zilei de 11 iunie – Ziua Charles Lindbergh – era cald şi senin. USS *Memphis* se îndrepta către cheiul arsenalului marinei militare de la Washington, escortat de patru nave de luptă, 88 de avioane, două dirijabile gigantice (din care unul era *Los Angeles*, a cărui ultimă misiune oficială

fusese să-i caute pe Nungesser şi Coli în pustiul Atlanticului de Nord) şi flote întregi de ambarcaţiuni particulare care erau atît de multe şi făceau manevre atît de pripite, încît creau haos, trebuind evitate în ultima clipă. Pe ţărm domnea o atmosferă de sărbătoare, cu trupe de muzicanţi care cîntau melodii pline de voioşie şi o mulţime imensă de oameni care aşteptau veseli. Era de faţă şi doamna Lindbergh, dar nu însoţită de preşedinte, spre surprinderea multora. Adevărul este că preşedintele Calvin Coolidge nu se simţea niciodată în largul lui într-un decor nautic. Nu demult fusese trimis să treacă în revistă flota americană de pe puntea iahtului prezidenţial, *Mayflower*, pe Hampton Roads, aflat nu departe, dar a avut rău de mare chiar dacă vasul nu se deplasa şi a refuzat să îmbrace uniforma navală care i s-a pus la dispoziţie – o încălcare a protocolului şi o insultă la adresa marinei militare. A coborît sub punte după numai douăzeci de minute şi pînă s-a încheiat trecerea în revistă a stat întins, uitîndu-se mohorît printr-un hublou. Pe Lindbergh a hotărît să-l aştepte în oraş.

Doamna Lindbergh a fost adusă la bord şi s-a întîlnit cu Charles între patru ochi, în cabina căpitanului, apoi au ieşit amîndoi pe punte. Charles, îmbrăcat într-un costum albastru, părea odihnit şi relaxat după o săptămînă petrecută pe mare. Mulţimea a izbucnit în ovaţii pline de adoraţie cînd şi-a făcut apariţia Lindbergh, salutat cu o salvă de tun – cinste acordată de obicei şefilor de stat. În celălalt capăt al oraşului, văzduhul răsuna de şuieratul sirenelor de la fabrici şi dangăt de clopote.

Pe fundalul acestui vacarm plin de veselie, un crainic de la radio pe nume Graham McNamee transmitea încontinuu. Şi McNamee scria istoria. Transmisiunea lui era preluată de 50 de posturi de radio din toată ţara prin intermediul noii National Broadcasting Company, prima reţea de staţii radio din America (ba chiar din lume). S-au folosit douăzeci de mii de kilometri de cabluri telefonice ale companiei AT & T pentru a asigura prima transmisiune de la o coastă a Americii la cealaltă. Se credea că practic fiecare aparat de radio din ţară era reglat pe această frecvenţă. Nimeni nu se mai adresase vreodată unui număr atît de mare de oameni în acelaşi timp.

McNamee a devenit cea mai ascultată voce a Americii din pură întîmplare. Originar din Minnesota, ca şi Lindbergh, se mutase la New York în tinereţe ca să-şi facă o carieră muzicală, cîntînd atît operetă, cît şi operă. În 1923, mergînd pe Broadway, a trecut pe lîngă sediul postului de radio WEAF. Ştiind că radiourile mai transmiteau uneori recitaluri, a întrebat dacă ar fi vreo şansă să se prezinte la o audiţie. Şeful postului de radio,

Samuel L. Ross, a fost de părere că McNamee avea o voce perfectă pentru radio, caldă şi clară, aşa că l-a angajat pe loc ca să prezinte emisiuni, să citească buletine de ştiri şi, din cînd în cînd, să mai şi cînte. În toamna aceea WEAF a deţinut drepturile de a transmite meciurile dintre Yankees şi Giants de la campionatul mondial – prima dată cînd se transmitea de la acest campionat pentru un număr foarte mare de ascultători. W.O. McGeeham de la *Tribune* a fost plătit să descrie meciul pas cu pas şi McNamee a fost trimis şi el ca să-l asiste. McGeehan nu avea deloc talent de comentator sportiv. Vorbea pe un ton monoton şi nu făcea nici un efort să umple timpii morţi. În a patra repriză din al treilea meci, i-a spus lui McNamee că nu mai are chef să continue şi a plecat. Neavînd încotro, McNamee a continuat el transmisia, lucru nu tocmai uşor avînd în vedere că ştia foarte puţine despre baseballul profesionist.

Însă avea un talent înnăscut pentru aşa ceva. McNamee descria mulţimea, vremea, atmosfera entuziastă care învăluia arena. Identifica personajele celebre. Îi făcea pe ascultători să se simtă prezenţi şi bineveniţi, ca nişte vechi prieteni. Oamenii erau încîntaţi de transmisiunile lui chiar dacă nu pricepea întotdeauna foarte bine ce se întîmplă pe teren. Ring Lardner scria odată: „Nici nu ştiu despre ce meci să scriu: despre cel pe care l-am văzut astăzi sau despre cel comentat de Graham McNamee, lîngă care stăteam pe Polo Grounds”. Curînd vocea lui McNamee era cea mai cunoscută din America – şi nu doar de la campionatul mondial, ci de la toate evenimentele importante: meciuri din campionatul de box, congrese ale partidelor politice, meciurile de fotbal de la Rose Bowl şi sosirea în ţară a lui Charles Lindbergh.

La Washington, Ziua Lindbergh a fost din multe puncte de vedere ziua în care radioul şi-a intrat în drepturi. Este nevoie de un exerciţiu de imaginaţie pentru a înţelege ce chestie nemaiauzită era radioul în anii ’20. Era minunăţia acelei epoci. La vremea cînd Lindbergh zbura peste Atlantic, cu o treime din banii cheltuiţi de americani pe mobilier şi accesorii se cumpărau aparate de radio. Au început să apară peste tot staţii de radio. Într-un singur an, 1922, numărul posturilor de radio din America a crescut de la 28 la 570. Oricine putea face asta. Ferma de păsări Nushawg din New Lebanon, Ohio, avea propriul post de radio. La fel şi multe magazine universale, bănci, magazine de bricolaj, biserici, ziare, servicii publice şi şcoli. Chiar şi la posturile de radio mai mari se făcea o treabă cam de amatori. Atunci cînd Norman Brokenshire, care era crainic la WHN din

New York, s-a trezit că are de umplut o pauză lungă, dar nu mai are nimic de spus, a anunţat: „Doamnelor şi domnilor, vă oferim zgomotele oraşului New York” – şi a scos microfonul pe fereastră.

Dar nu toată lumea era captivată de noua tehnologie. Mulţi credeau că toată energia aceea invizibilă care plutea în aer trebuie să fie periculoasă. O convingere larg răspîndită era că păsările găsite moarte pe jos ajunseseră aşa pentru că fuseseră izbite de undele radio. Însă pe ansamblu oamenii erau de-a dreptul fermecaţi. Faptul că puteai să stai în sufrageria ta şi să asculţi o transmisiune în direct de la un eveniment care avea loc cine ştie pe unde era cam la fel de miraculos ca şi teleportarea. O reclamă care afirma: „Radioul depăşeşte barierele timpului şi distanţei!” nu exprima atît o mirare, cît un fapt. Pentru mulţi, transmisiunea despre sosirea lui Lindbergh a fost aproape la fel de notabilă şi de palpitantă ca şi evenimentul în sine.

„Iată-l pe băiat!”, a strigat McNamee în momentul în care Lindbergh a apărut pe puntea *Memphisului*. „Stă acolo liniştit, rezervat… Are o faţă foarte serioasă şi e simpatic foc. Un băiat al dracului de simpatic!” În ziua aceea vreo 30 de milioane de ascultători îi sorbeau vrăjiţi fiecare cuvinţel. Ceea ce nu putea vedea însă nici unul dintre ei erau lacrimile de bucurie care îi curgeau lui McNamee pe obraji.

Printre cei care îl aşteptau pe ţărm erau şi ministrul Marinei şi ministrul de Război, precum şi o falangă de ofiţeri de marină, inclusiv comandorul Richard E. Byrd, îmbrăcat într-o uniformă de un alb orbitor, care, în mod ciudat şi izbitor, încă nu îşi luase zborul. Oamenii se întrebau dacă avea să mai plece vreodată cu avionul spre Europa. Dar nu putea vorbi despre asta cu Lindbergh în momentul acela, căci Lindbergh a fost înghesuit într-un Pierce-Arrow decapotabil împreună cu mama lui, ca să pornească, escortaţi de cavalerie, către Monumentul lui Washington.

Nimeni nu ştie cîţi oameni se buluceau pe străzile din Washington în ziua aceea, dar toată lumea era de acord că era cea mai numeroasă mulţime care se adunase vreodată în capitală. În timp ce coloana de maşini se îndrepta către Mall, Lindbergh mai făcea din cînd în cînd cu mîna, dar în majoritatea timpului se holba la mulţime cu o privire goală. Mulţi dintre cei care se îngrămădeau pe marginea străzilor lăcrimau cînd îl vedeau trecînd – „Nu ştiau sigur de ce”, potrivit scriitorului şi exploratorului Fitzhugh Green (care urma să fie şi redactorul cărţii lui Lindbergh *Noi*). La Monumentul lui Washington, o mare de capete se întindea cît vedeai cu ochii şi copacii din apropiere erau ticsiţi de copii, care atîrnau ca ornamentele în pomul de

Crăciun. La baza monumentului se înălţa o tribună acoperită unde se aflau preşedintele Coolidge şi toţi membrii cabinetului. Singurul care lipsea era Herbert Hoover. Nu putuse pleca din Gulfport, Mississippi, încă ocupat pînă peste cap cu revărsările fluviului Mississippi, care erau la fel de grave ca întotdeauna, doar că acum fuseseră aproape complet date uitării de cei care nu erau direct afectaţi de ele. Nici măcar neobosiţii PR-işti ai lui Hoover nu au putut ocupa pagina întîi a ziarelor cu acest subiect după ce s-a întors Lindbergh în ţară.

Cînd Lindbergh a ajuns în sfîrşit la tribună, i-a salutat din cap pe cei prezenţi şi le-a mulţumit oamenilor care îl ovaţionau. Preşedintele Coolidge a ţinut un scurt discurs de întîmpinare, i-a prins lui Lindbergh în piept o Cruce pentru Distincţie în Zbor şi, cu un gest, l-a invitat să ia cuvîntul. Lindbergh s-a aplecat spre microfon, care era fixat cam jos pentru el, a spus cît de mult se bucură că este acolo, a mai rostit cîteva cuvinte de mulţumire şi s-a retras. S-a lăsat o tăcere ciudată în momentul în care tot puhoiul acela de oameni, dintre care mulţi stăteau în picioare de ore întregi, cu capul în soare, a realizat că se afla în prezenţa celui mai taciturn individ din America şi că de fapt cam asta fusese toată ceremonia. Dar apoi, venindu-şi în fire, oamenii au izbucnit în aplauze furtunoase, „bătînd din palme pînă ce nu şi le mai simţeau”. Din nou, mulţi aveau lacrimi în ochi.

Iar apoi a început noua viaţă a lui Charles Lindbergh ca personalitate publică. Începînd de atunci, din clipa în care se trezea pînă punea capul pe pernă, viaţa lui avea să fie un şir nesfîrşit de banchete, discursuri şi mîini strînse. În doar 36 de ore de cînd ajunsese la Washington, proaspătul colonel Lindbergh avea să participe la trei banchete, să ţină mai multe discursuri (scurte), să-i viziteze pe soldaţii bolnavi de la spitalul Walter Reed, să depună o coroană la Mormîntul Soldatului Necunoscut şi să viziteze Capitoliul. Oriunde mergea, pe marginea străzilor erau adunaţi o grămadă de oameni care îl ovaţionau cînd trecea. Era o manifestare impresionantă de adulaţie, dar nu era nimic faţă de ceea ce îl aştepta la New York.

În anii ’20 America a devenit o ţară a blocurilor-turn. Pînă în 1927, ţara se lăuda cu vreo 5 000 de clădiri înalte – cel mai mare procent la nivel mondial. Chiar şi în Beaumont, Texas, erau şase clădiri de zece etaje sau chiar mai înalte, lucru cu care nu se puteau lăuda Parisul, Londra, Berlinul sau orice alt oraş european. În 1927, J.L. Hudson din Detroit a inaugurat cel

mai înalt magazin universal din lume, cu mai mult de 20 de etaje, iar la Cleveland s-a încheiat construcţia celor 52 de etaje ale clădirii Union Terminal, al doilea edificiu din lume ca înălţime. Los Angelesul a instituit limite stricte în ceea ce priveşte înălţimea clădirilor – unul dintre motivele pentru care LA este atît de întins astăzi –, permiţînd totuşi primăriei să aibă 28 de etaje, deşi aceasta era o încălcare a propriilor hotărîri. Ţara asta parcă nu se putea abţine să construiască tot mai sus.

Pe măsură ce clădirile deveneau mai înalte, numărul de muncitori care se revărsau spre centrele oraşelor creştea neîncetat. În 1927, în centrul Bostonului veneau zilnic 825 000 de oameni – adică mai mult decît toată populaţia oraşului. Pittsburghul absorbea 355 000 de muncitori pe zi, Los Angelesul şi San Francisco cîte 500 000, Chicago şi Philadelphia peste 750 000 fiecare; iar New Yorkul, care era mai cu moţ din toate punctele de vedere, primea în fiecare zi un număr uriaş: trei milioane.

În 1927, New Yorkul tocmai luase locul Londrei, devenind oraşul cel mai mare din lume – şi era de departe şi cel mai cosmopolit. Un sfert din cei opt milioane de locuitori ai săi se născuseră în altă ţară; avea mai mulţi rezidenţi născuţi în străinătate decît toată populaţia Philadelphiei. Veneau aici cu duiumul şi americani get-beget. Două sute de mii de negri din Sud se mutaseră la New York după Primul Război Mondial, iar acum inundaţiile de pe valea fluviului Mississippi trimiteau aici alte mii de oameni.

Pe lîngă faptul că era centrul de comandă al multora dintre principalele sectoare ale serviciilor – bănci, bursă, edituri, publicitate, majoritatea artelor –, New Yorkul era şi cel mai mare centru industrial al ţării[1]. Aici funcţionau 30 000 de fabrici. O zecime din tot ce producea America venea din acest oraş. Peste 40% din comerţul exterior al ţării trecea prin portul New York, ca şi o parte foarte mare din traficul internaţional de pasageri. Pînă la 12 000 de pasageri plecau zilnic de la cheiurile din vestul Manhattanului, iar în jur de 25 000 mergeau să-i conducă. În zona docurilor erau atîţia oameni pe metru pătrat, încît în fiecare zi traficul se bloca pe mai multe străzi din jur de la 8 dimineaţa pînă la 1 după-amiaza.

O dată la patru ani New Yorkul creştea cam cît un oraş ca Bostonul sau St. Louis. Dezvoltatorii nu reuşeau să ţină pasul. La un moment dat, în 1926, se construiau peste o mie de clădiri de birouri noi, iar altele se reconstruiau. În încercarea de a mai decongestiona oraşul, în New York au intrat în vigoare noi hotărîri, mai aspre, limitînd clădirile înalte la anumite zone mari şi forţîndu-i pe arhitecţi să le proiecteze cu funcţionalităţi tehnice

pentru a lăsa să circule mai mult aerul printre ele şi să ajungă mai multă lumină la sol. Efectul negativ al acestor restricţii a fost tocmai accelerarea ritmului de dezvoltare, deoarece pe terenurile mari trebuiau construite structuri gigantice ca să se poată scoate profit. De asemenea, au încurajat construirea zgîrie-norilor în zona dinspre nord, în Manhattan. În 1927, New Yorkul avea 50% din numărul zgîrie-norilor din toată ţara, dintre care jumătate se aflau în centrul oraşului. Străzile ca nişte canioane şi imaginea siluetelor ascuţite ale zgîrie-norilor, pe care le asociem astăzi cu New Yorkul, sînt în mare parte un fenomen al anilor ’20.

Multe dintre noile clădiri au încărcat şi mai mult infrastructura şi aşa suprasolicitată a oraşului. La începutul anului 1927, cînd a fost inaugurată colosala Graybar Building, cea mai mare clădire de birouri din lume, situată în 420 Lexington Avenue, a strîns 12 000 de funcţionari la un loc. Un singur bloc din Manhattan putea adăposti acum lejer 50 000 de oameni. Cu atîtea blocuri-turn înghesuite în acelaşi loc, New Yorkul era cel mai aglomerat şi mai complicat oraş din lume dacă locuiai sau munceai acolo, dar era şi cel mai incitant şi mai desăvîrşit decor pentru paradele la care se aruncau serpentine de hîrtie de la ferestre – iar acum aici urma să aibă loc cea mai mare paradă de acest fel.

Luni, 13 iunie, Charles Lindbergh s-a dus, cu un avion împrumutat de la marina militară, la aerodromul Mitchel din Long Island, unde a urcat imediat într-un amfibiu care îl aştepta ca să-l ducă în oraş. Sigur nu era pregătit – nimeni nu ar fi fost – pentru ceea ce îl aştepta. Cînd a intrat în portul New York, a dat cu ochii de cea mai extraordinară privelişte de care poate avea parte cineva: populaţia unui întreg oraş, cel mai mare din lume, era acolo, gata să-l întîmpine.

Portul era un mozaic de ambarcaţiuni; dincolo de el, de la capătul Manhattanului pînă în Central Park, toate străzile erau inundate de un potop de oameni şi toate acoperişurile şi ferestrele clădirilor de birouri erau ticsite. Nu cred că există cineva care să poată spune cîţi oameni au asistat la paradă. Potrivit celor mai multe estimări, ar fi fost între patru şi cinci milioane. Este posibil să fi fost cea mai numeroasă mulţime care s-a adunat vreodată pentru a-şi aduce omagiul unei singure persoane.

Lindbergh a fost întîmpinat în port de iahtul primăriei (dăruit oraşului de Rodman Wanamaker), care îl aştepta ca să-l ducă în Battery, de unde începea parada dedicată lui. Se pregătise un bufet suedez, dar s-a descoperit

că ziariştii şi fotografii care ajunseseră acolo primii mîncaseră tot, aşa că Lindbergh a trebuit să înceapă festivităţile cu burta goală.

Îl aşteptau aproximativ 300 000 de oameni în Battery Park, unde a urcat într-un Packard decapotabil, cocoţîndu-se pe bancheta din spate, alături de primarul Jimmy Walker, care, puţin cam anacronic, avea pe cap un joben. Lindbergh, ca întotdeauna, a rămas cu capul descoperit. Au pornit pe Broadway sub o ploaie atît de deasă de serpentine de hîrtie şi confetti, încît în anumite momente cei de pe marginea drumului nici nu-i mai vedeau pe Lindbergh şi Walker. Amploarea evenimentului era fără precedent. După parada organizată în cinstea armistiţiului din 1918, măturătorii de stradă au strîns 155 de tone de gunoaie. După parada dedicată lui Lindbergh, au fost 1 800 de tone. Unii spectatori exaltaţi au golit pe fereastră coşuri întregi de hîrtii, fără să se gîndească întotdeauna dacă nu cumva conţin şi obiecte mai grele. Printre obiectele adunate a doua zi s-au găsit cărţi de telefon, indexuri ale societăţilor comerciale şi alte lucruri voluminoase care fuseseră scăpate sau aruncate în culmea fericirii pe fereastră de la etaj, dar care, ciudat, nu răniseră totuşi pe nimeni.

Neştiută de nimeni, în mijlocul mulţimii de gură-cască, era şi o tînără pe nume Gertrude Ederle, care candida cu mari şanse de succes la titlul de cea mai căzută în uitare persoană din America. Născută într-o familie de imigranţi germani – tatăl ei avea o măcelărie în Amsterdam Avenue –, Ederle era cea mai bună dintre toţi înotătorii de ambele sexe din istoria Americii. În 1922, într-o singură zi, a doborît şase recorduri naţionale. Era puternică precum un taur şi capabilă să înoate pe distanţe foarte mari. În august 1926, nu numai că a devenit prima femeie care a traversat înot Canalul Mînecii, ci a făcut-o într-un timp mai scurt decît oricine altcineva. Succesul său i-a impresionat şi i-a entuziasmat pe concetăţenii săi americani, drept care şi ea a fost sărbătorită printr-o paradă cu serpentine de hîrtie şi o vreme a fost atît de celebră, încît mulţimile o urmau peste tot unde mergea.

La apogeul efemerei sale celebrităţi, Ederle a primit oferte comerciale în valoare de 900 000 de dolari, dar impresarul ei considera că ea merită mai mult decît atît şi nu a lăsat-o să semneze nici un contract. Din nefericire, tocmai atunci lumea a observat că, dacă nu era în apă, Trudie Ederle nu era tocmai interesantă sau atrăgătoare. Era cam îndesată şi nu fusese înzestrată cu cine ştie ce farmec. În plus, nici nu auzea prea bine, ceea ce o făcea să pară ţîfnoasă şi nerăbdătoare în timpul întîlnirilor cu

presa. Imediat după ce a ajuns acasă, Canalul Mînecii a fost traversat înot de o altă femeie, o americancă născută în Olanda pe nume Mille Gade, astfel că, dintr-odată, realizarea lui Ederle nu mai părea ceva chiar aşa de ieşit din comun. Lumea şi-a pierdut rapid interesul faţă de Gertrude Ederle, ba chiar şi faţă de traversarea înot a Canalului Mînecii în general. Pînă la urmă, Ederle a cîştigat doar 19 793 de dolari ca plată pentru apariţiile ei publice. La vremea cînd a avut loc parada lui Lindbergh, ea cîştiga 50 de dolari pe săptămînă ca instructor de înot şi putea merge prin oraş fără să atragă atenţia. Dacă o mai pomenea cineva, o făcea ca să sugereze ce soartă îl aştepta, fără îndoială, şi pe Charles Lindbergh.

Cu opriri la primărie, la catedrala St. Patrick şi în Central Park, parada a durat aproape toată după-amiaza. Era începutul unui interval de patru zile de activitate intensă pentru Lindbergh – alte discursuri, recepţii, distincţii şi parade –, care a ajuns în sfîrşit şi la noul Teatru Ziegfeld ca să vadă *Rio Rita*. Pe toată durata vizitei lor, Lindbergh şi mama sa fuseseră lăsaţi să stea într-un apartament mare din 270 Park Avenue, al cărui proprietar era nimeni altul decît Harry Frazee, cel care l-a vîndut pe Babe Ruth echipei Yankees. Întîmplător, şi Charles Nungesser vizitase clădirea lui Frazee de multe ori. Acolo locuise iubita sa Consuelo Hatmaker pe vremea cînd Nungesser îi făcea curte. Doamna Lindbergh a acceptat, fără tragere de inimă, să se întîlnească cu jurnaliştii în apartamentul lui Frazee, la un soi de conferinţă de presă neoficială. A fost o demonstraţie a talentului său la materia „cum să nu răspunzi la întrebări”.

„Ce credeţi că va face fiul dumneavoastră în continuare?”, a întrebat-o unul dintre reporteri.

Doamna Lindbergh a răspuns că habar nu are.

„V-a adus vreo amintire de la Paris?”, a întrebat altul. „Nu.” „V-ar plăcea să traversaţi odată Atlanticul în zbor împreună cu fiul dumneavoastră?” „Nu m-a invitat.” „Ce planuri aveţi pentru următoarele cîteva zile?” „Asta depinde de comitetul de organizare.”

Şi tot aşa încă vreo jumătate de oră, pînă cînd reporterii şi-au epuizat întrebările, cu lungi răstimpuri de tăcere stînjenitoare. Cînd a intrat un asistent ca să anunţe că s-a încheiat conferinţa de presă, toată lumea a auzit-o pe doamna Lindbergh răsuflînd uşurată. „Deja am spus prea multe”, a mărturisit ea.

Era evident că şi Lindbergh, şi mama lui erau cam ciudaţi. În seara paradei, ea şi Charles, însoţiţi de primarul Walker, au fost duşi cu maşina la o proprietate din Long Island deţinută de un multimilionar pe nume Clarence H. Mackay pentru un banchet urmat de dans. La scurt timp după cină, s-a observat că Lindbergh dispăruse. Panicat, Mackay a pus să se răscolească tot domeniul lui, neputînd să-şi închipuie ce se întîmplase cu invitatul lui de onoare. S-a dovedit că Lindbergh şi mama lui plecaseră spre Manhattan fără zică nici „mulţumesc”, nici „la revedere” gazdei, guvernatorului, primarului sau vreunuia dintre ceilalţi cinci sute de invitaţi. Evident, nici nu îl anunţaseră pe primar că-l lasă acolo fără maşină.

Timp de trei zile, pagina întîi şi majoritatea celorlalte pagini ale cotidianului *The New York Times* i-au fost dedicate exclusiv lui Lindbergh. În ziua paradei, articolele despre Lindbergh ocupau primele 16 pagini ale ziarului. Exista un interes atît de mare faţă de orice avea legătură cu Lindbergh, încît pe 15 iunie, cînd doamna Lindbergh s-a dus la Pennsylvania Station ca să ia un tren cu care să se întoarcă în Vestul Mijlociu, a fost nevoie de un cordon de 500 de poliţişti ca să stăvilească mulţimea.

Lindbergh era acum cea mai preţioasă marfă umană de pe planetă, aşa că era bombardat cu propuneri de afaceri care mai de care mai îmbietoare – să facă filme, să scrie cărţi şi rubrici de ziar, să facă reclame la tot felul de produse, să joace în spectacole de vodevil, să călătorească prin lume ca să ţină prelegeri. După cum povestea chiar el, i s-au oferit 500 000 de dolari şi un procent din profituri ca să joace într-un film bazat pe povestea vieţii lui şi 50 000 de dolari ca să facă reclamă la o populară marcă de ţigări. O altă companie îi oferea un milion de dolari dacă avea să o găsească pe fata visurilor lui şi să se însoare cu ea, permiţînd ca întregul proces să fie imortalizat pe banda de celuloid. Personalităţi de prim rang de la Washington l-au îndemnat să intre în politică. „Mi s-a spus”, scria Lindbergh mai tîrziu, „că, dacă vreau să fac carieră în politică, am şanse mari să ajung la un moment dat preşedinte”.

Au fost atît de mulţi oameni care au încercat să profite de numele lui Lindbergh fără ca acesta să-şi dea acordul sau măcar să ştie, încît a fost nevoit să angajeze detectivi particulari ca să-i dibuiască pe cei mai mîrşavi. *The New York Times* cita exemplul unui întreprinzător din Cleveland care a găsit un individ pe nume Charles Lindbergh, mecanic la căile ferate, ce nu

ştia nimic despre aviaţie, şi l-a pus oficial şef al unei companii numite Lindbergh Aeronautics Corporation, plănuind să vîndă certificate de acţiuni în valoare de 100 de milioane de dolari publicului credul şi plin de admiraţie.

Cel mai de seamă eveniment din săptămîna lui Lindbergh – sau din orice săptămînă – a fost un dineu oferit în cinstea lui de oraşul New York la Hotel Commodore. Potrivit ziarului *The New York Times*, ar fi fost 3 700 de invitaţi – doar bărbaţi, deoarece femei nu au fost invitate. A fost cel mai mare dineu organizat vreodată în acest oraş. Ziarele s-au întrecut în enumerarea cantităţilor uriaşe de mîncare şi a veselei folosite – 1 000 de litri de supă de broască-ţestoasă, 900 de kilograme de peşte, 680 de kilograme de şunculiţă ţărănească, 2 700 de kilograme de carne de pui, 125 de galoane de mazăre, 15 000 de chifle, 2 000 de căpăţîni de salată verde, 380 de litri de cafea, 800 de litri de îngheţată, 12 000 de felii de tort, 135 de kilograme de unt, 36 000 de căni şi farfurii, 50 000 de tacîmuri – deşi trebuie precizat că aceste cifre difereau de la un ziar la altul. Dineul era programat să înceapă la 7, dar, din cauza haosului creat de mulţimea de oameni care încercau să-şi găsească locul pe la mese, s-a făcut ora 9 pînă cînd au reuşit în sfîrşit să se aşeze cu toţii, ca să poată fi servită mîncarea. Discursurile au început abia la 11 – cu trei ore întîrziere.

Faptul că viaţa lui Lindbergh era tot mai suprarealistă şi mai istovitoare a fost demonstrat în seara de 15 iunie. După o zi plină de discursuri şi recepţii, a reuşit în sfîrşit să ajungă la teatru ca să vadă *Rio Rita*, dar publicul era atît de entuziasmat că îl vede acolo, încît a trebuit să fie chemată poliţia ca să-i potolească pe oameni şi spectacolul a început cu mai bine de o oră întîrziere. Cu mult înainte de final, Lindbergh a fost nevoit să plece ca să participe la o serată caritabilă pentru Nungesser şi Coli, la noul Teatru Roxy. Acolo a stat politicos pe scaun timp de o oră, după care s-a strecurat pe o uşă de serviciu şi a plecat la aerodromul Mitchel, unde şi-a pus un combinezon de zbor peste smoching şi a decolat, îndreptîndu-se spre Washington.

La Washington a verificat cu mare atenţie reparaţiile făcute la *Spirit of St. Louis*, a urcat în cockpitul pe care îl cunoştea atît de bine şi s-a întors cu el la New York. La 7.30 dimineaţa a aterizat pe aerodromul Mitchel, mulţumit că era în sfîrşit în avionul lui iubit. După ce a făcut un duş rapid şi şi-a schimbat hainele la apartamentul lui Frazee, şi-a reluat apariţiile publice fără să pună geană pe geană.

După cum s-a dovedit, programul lui Lindbergh din ziua aceea era extrem de ambiţios şi total nerealist. A fost trimis să participe la o lungă paradă în Brooklyn, trebuind şi să ţină un discurs în faţa a 200 000 de oameni în Prospect Park, urmat de un prînz oficial la o filială a Cavalerilor lui Columb. Urma să meargă la Yankee Stadium ca să se întîlnească cu jucătorii de la Yankees şi să asiste la meciul lor cu St. Louis Browns, apoi să se întoarcă de urgenţă în Manhattan, unde i se înmîna Premiul Orteig la Hotel Brevoort, după care îl aştepta o cină oficială.

La Yankee Stadium, trei secţiuni ale zonei cu cele mai bune locuri fuseseră proaspăt vopsite special pentru Lindbergh şi cei care îl însoţeau, iar 20 000 de fani au venit să-l aclame. Babe Ruth promisese să înscrie un *homerun* în onoarea lui, dar, cînd a început meciul, ia-l pe marele aviator de unde nu-i. Echipa şi spectatorii au aşteptat aproape o jumătate de oră să ajungă Lindbergh, dar, cînd s-a aflat că încă nu plecase din Manhattan, arbitrii au dat drumul la meci fără el.

Sezoanele de baseball se desfăşoară lent şi atunci nimănui nu îi trecea prin cap că sezonul acela avea să se dovedească a fi neobişnuit de neproductiv pentru Ruth şi pentru ceilalţi jucători de la Yankees. Chiar înainte de începerea sezonului, Ruth însuşi i-a spus unui reporter că nu se aşteaptă să-şi doboare recordul de *homerun*-uri din 1921. „Ca să faci asta, trebuie s-o iei din timp, iar aruncătorii trebuie să arunce spre tine”, a zis el. „Eu nu o iau din timp, iar aruncătorii nu prea au mai aruncat spre mine de patru sezoane.” Parcă pentru a demonstra că are dreptate, a plecat de la primul meci plîngîndu-se de ameţeli şi nu a lovit deloc mingea cu putere în prima lună a sezonului. Pînă pe 21 mai, ziua în care a aterizat Lindbergh la Paris, Ruth realizase doar nouă *homerun*-uri în 32 de meciuri.

Apoi s-au întîmplat două lucruri. *Babe Comes Home* a fost difuzat într-un mare număr de cinematografe din toată ţara. Dumnezeu ştie cum l-a însufleţit pe Ruth filmul ăsta, dar, chiar din momentul apariţiei lui pe ecrane, a înscris o grămadă de *homerun*-uri – cinci în două zile; în cazul unuia dintre ele, la Philadelphia, mingea a fost lovită atît de puternic, încît a ieşit din arenă, trecînd peste o casă cu două etaje aflată vizavi. Pînă pe 7 iunie, totalul lui Ruth ajunsese la 18 – o cifră mult mai respectabilă şi mai promiţătoare. Două zile mai tîrziu, într-un meci cu echipa din Chicago, pe Yankee Stadium, Ruth a furat baza – ceva ce jucătorii burtoşi de 32 de ani nu prea făceau de obicei. Brusc, sezonul devenea interesant.

Ţinîndu-se de cuvînt, Ruth a înscris un *homerun* pentru Lindbergh în Ziua Lindbergh. S-a întîmplat la începutul primei reprize, în faţa lui Tom Zachary, datorită căruia Ruth avea să realizeze un *homerun* şi mai memorabil la sfîrşitul sezonului. Lou Gehrig i-a urmat lui Ruth la bază şi a lansat un *homerun* aproape fix în acelaşi loc. Din păcate, Lindbergh nu a mai ajuns la meci, aşa că nu a apucat să le vadă. „Eu ţineam *homerun*-ul ăla pentru el, iar el nici măcar nu vine”, a spus Ruth după aceea. „O fi crezînd că asta-i o ligă de amatori.”

Lindbergh pur şi simplu nu a putut ajunge la timp – şi nu din vina lui. Întîrziat la tot pasul de tot felul de oameni care voiau să-i vorbească, să-i strîngă mîna, să-i atragă atenţia o clipă, a ajuns la Yankee Stadium abia cu mult după 5 după-amiaza, cînd meciul era aproape gata, moment în care s-a hotărît că oricum nu mai are timp să intre, aşa încît coloana lui de maşini a făcut cale întoarsă spre oraş, ca el să-şi primească Premiul Orteig din mîna lui Raymond Orteig, la Hotel Brevoort din Greenwich Village. Acolo, ca peste tot, îl aştepta o mulţime de oameni şi a trebuit să fie escortat în clădire printr-o mare de mîini întinse.

Lindbergh începea să arate de-a dreptul surmenat din cauza programului infernal. Istoricul Hendrik Willem Van Loon, întîlnindu-se cu el în toiul acestui haos, scria sincer îngrijorat: „Nu am mai văzut niciodată pe cineva atît de îngrozitor de obosit ca băiatul ăsta al cărui creier încă îndeplinea o sarcină de care restul corpului nu mai era în stare. Încă trei zile din astea şi cei care caută să se umple de glorie pe seama lui or să-l bage în mormînt”. În realitate, Lindbergh avea multe astfel de zile în faţă şi urma să fie şi mai rău.

Măcar s-a bucurat să-l cunoască pe Raymond Orteig, căci Orteig era un tip încîntător şi agreabil, care se pricepea să-i facă pe oameni să se simtă în largul lor. Îşi începuse viaţa în sărăcie, păscînd oile în Pirineii francezi, dar în 1882, cînd avea 12 ani, plecase cu un unchi în America. Acolo a învăţat singur engleza, şi-a găsit de lucru ca ospătar la un hotel şi a tot urcat pe scara socială pînă cînd a devenit primul şef de sală, apoi antrenorul şi într-un final proprietarul a două dintre cele mai elegante hoteluri din Manhattan, Lafayette şi Brevoort, amîndouă aflate în Greenwich Village. Pe Orteig, Lindbergh îl izbăvea de nişte chinuri groaznice. Premiul Orteig, oferit într-un moment de generozitate pripită, devenise un coşmar pentru francez. Şase oameni îşi pierduseră viaţa în încercarea de a cîştiga premiul, iar pînă la triumful lui Lindbergh păruse că sînt toate şansele ca numărul lor

să tot crească. Unii critici începuseră să remarce că Orteig, oricît ar fi fost de bine intenţionat, era totuşi un criminal – gînd pe care, evident, nu putea să-l îndure.

Aşa că i-a înmînat cecul lui Lindbergh uşurat şi încîntat – deşi probabil că i-a fost cam peste mînă să se despartă de o sumă atît de mare, căci 25 000 de dolari erau o grămadă de bani în 1927 şi nici măcar pentru el nu erau chiar o nimica toată.

Adevărul e că afacerile lui Orteig mergeau din ce în ce mai prost, iar ceea ce îl omora era ceea ce îi omora pe mulţi alţii, uneori la propriu: Prohibiţia.

1. Woolworth Building din New York, înaltă de 241,4 metri, construită în 1913, încă era cea mai înaltă din lume. Chrysler Building şi Empire State Building, care aveau să depăşească amîndouă Woolworth, au fost construite abia în 1930, respectiv 1931.

Capitolul 12

La un moment dat, pe 23 iunie 1927, Wilson B. Hickox, un bogat om de afaceri de 43 de ani din Cleveland, Ohio (care, întîmplător, locuia chiar alături de ambasadorul american în Franţa, Myron Herrick, în suburbia Cleveland Heights), s-a întors în camera sa de la Hotel Roosevelt după o seară petrecută în New York şi şi-a mai turnat un păhărel înainte de culcare.

Puţin după aceea, domnul Hickox a început să aibă nişte senzaţii ciudate şi neplăcute – o apăsare în gîtlej şi în piept, o durere crîncenă care i se întindea în tot corpul. Poate că nu greşim prea mult dacă ne imaginăm că, scăpînd paharul din mînă, domnul Hickox s-a ridicat în picioare cu mare greutate şi s-a îndreptat împleticindu-se spre uşă ca să strige după ajutor, în vreme ce simptomele se agravau cu iuţeală. Unul cîte unul, sistemele sale biologice se blocau pe măsură ce efectele toxice ale stricninei îi afectau tot organismul. Domnul Hickox nu a mai apucat să ajungă la uşă, dîndu-şi sufletul încet şi chinuitor pe podeaua din camera lui, uluit, înfricoşat, incapabil să se mişte.

Cel mai remarcabil lucru legat de moartea domnului Hickox nu era că fusese otrăvit, ci că îl ucisese chiar guvernul lui. Anii ’20 au fost din multe puncte de vedere cel mai ciudat şi mai extraordinar deceniu din istoria Americii, în special datorită Prohibiţiei. Acesta a fost de departe cel mai extrem, mai prost gîndit, mai costisitor şi mai ignorat experiment de inginerie socială făcut vreodată de o naţie altfel raţională. A desfiinţat peste noapte a cincea industrie ca mărime din America. A luat vreo două miliarde de dolari pe an din mîinile unor interese legitime şi i-a lăsat la cheremul unor brute criminale. I-a transformat pe oamenii cinstiţi în infractori şi a determinat chiar o creştere a consumului de alcool în toată ţara.

Totuşi, nimic nu era mai ciudat decît faptul că a devenit politica declarată a guvernului Statelor Unite de a-i otrăvi pe unii cetăţeni în încercarea de a-i feri de beţie pe ceilalţi. Domnul Hickox nu era cu nimic ieşit din comun, doar că în general victimele nu erau oameni bogaţi deoarece aceştia aveau grijă să-şi procure băutura de la furnizori de

încredere. De asta au dus-o aşa de bine cei ca Al Capone în timpul Prohibiţiei: nu îşi omorau clienţii.

Domnul Hickox a murit din cauza unei probleme care nu fusese cîntărită prea bine atunci cînd s-a instituit Prohibiţia, şi anume că alcoolul se foloseşte pentru tot felul de alte lucruri în afară de băuturi. Era (şi în multe cazuri este şi astăzi) un ingredient esenţial al diluanţilor, antigelurilor, loţiunilor şi antisepticelor, al soluţiilor pentru îmbălsămare şi nu numai. Astfel, era necesar să se permită producerea lui în continuare în scopuri legitime. Inevitabil, o parte din acest alcool încă legal (de fapt o parte foarte mare: 60 de milioane de galoane pe an, potrivit unei estimări) a fost deviată spre contrabandă. Pentru a face alcoolul industrial neatractiv pentru consum, guvernul s-a apucat să-l „denatureze”, amestecîndu-l cu otrăvuri cum ar fi stricnina şi mercurul, care puteau să-i orbească, să-i schilodească ori să-i omoare pe cei care îl consumau. Alcoolul denaturat a devenit „noua băutură naţională a Americii”, cum spunea voios un funcţionar din timpul Prohibiţiei.

Estimările numărului celor care au murit în chinuri groaznice din cauză că au băut alcool denaturat variază foarte mult. În influenta lor carte *Eating in America*, Root şi De Rochemont afirmă că, numai în 1927, 11 700 de oameni au murit din cauză că au consumat băuturi otrăvite de guvern. Alte surse oferă cifre mult mai scăzute. Oricît de mic sau de mare ar fi totalul, este cu siguranţă cel mai sinistru episod din istoria Americii, în care autorităţile au fost dispuse să le rezerve propriilor cetăţeni o moarte îngrozitoare pentru că făceau un lucru care pînă nu demult fusese acceptat ca parte a vieţii civilizate, care era încă legal aproape în toate celelalte ţări ale lumii şi care era evident inofensiv dacă nu se exagera.

Prohibiţia, în aproape toate aspectele sale, a fost fie absurdă, fie ridicolă. Trezoreria a fost însărcinată cu aplicarea noilor legi, dar îi lipseau cu desăvîrşire calificarea, fondurile sau rîvna necesare pentru a face asta. Neprimind resurse din partea Congresului, Departamentul Prohibiţiei nu a angajat decît 1 520 de agenţi[1], cărora le-a dat sarcina imposibilă de a încerca să oprească producţia şi consumul de alcool într-o ţară cu 100 de milioane de cetăţeni (ceea ce însemna cam 75 000 de oameni per agent), pe o suprafaţă de nouă milioane de kilometri pătraţi, păzind în acelaşi timp de contrabandişti linia de coastă şi graniţa pe o distanţă de 30 000 de kilometri. Guvernul federal se aştepta ca statele să participe şi ele activ şi să aplice legile, dar aproape toate statele aveau tendinţa pronunţată de a nu face asta.

În 1927, statele cheltuiau în medie de opt ori mai mult pentru aplicarea legilor privind pescuitul şi vînătoarea decît pentru Prohibiţie.

Costurile economice au fost imense pentru naţiune. Guvernul federal a pierdut 500 de milioane de dolari pe an care veneau din accizele pentru alcool şi băuturi alcoolice – aproape o zecime din venitul naţional. La nivelul statelor pierderile au fost adesea şi mai mari. Înainte de Prohibiţie jumătate din venitul statului New York venea din accize pe băuturi alcoolice. Nu e de mirare că statele nu prea voiau să aloce bani din bugetele lor şi aşa reduse ca să aplice o lege care le sărăcea.

Bodegile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice s-au înmulţit ca ciupercile după ploaie. Pe o stradă din centrul Manhattanului s-au descoperit 32 de localuri unde se putea bea alcool. Băuturile alcoolice se găseau atît de uşor şi adesea nici măcar nu se prea chinuia nimeni să le ascundă, încît uneori părea că Prohibiţia nici nu există. La Chicago, unde erau în continuare vreo 20 000 de baruri, în unele cartiere acestea funcţionau făţiş, fără a se preface că ar fi altceva. La New York, numărul barurilor a fost estimat la 32 000, de două ori mai mare decît înainte de Prohibiţie.

Şi, desigur, băuturile vîndute în aceste localuri nu erau reglementate în nici un fel. La Chicago, un farmacist a vărsat într-o chiuvetă puţin whisky contrafăcut şi a văzut uimit că acesta topea porţelanul, sfîrîind. Curios să afle ce anume conţinea whisky-ul contrafăcut, *New York Telegram* a angajat un chimist să testeze 341 de mostre culese de prin bodegile unde se vindea ilegal băutură. Printre ingredientele pe care le-a descoperit erau: kerosen, nicotină, benzen, benzol, formaldehidă, iod, acid sulfuric şi săpun. A descoperit că aproximativ una din şase mostre prezenta un risc major pentru sănătate.

O întrebare justificată este cum s-a ajuns aici. În foarte mare măsură, răspunsul avea legătură cu un omuleţ cu faţă sfioasă, mustaţă îngrijită şi pince-nez pe nume Wayne B. Wheeler. În ciuda înfăţişării sale vădit inofensive, Wheeler a fost o vreme cel mai temut şi mai puternic om din America şi – dacă nu crezi că oamenii ar trebui să moară în chinuri pentru că au băut un păhărel – poate şi cel mai diabolic din cauza convingerilor lui greşite.

Wayne Bidwell Wheeler s-a născut în 1869 şi a crescut la o fermă din estul statului Ohio. Într-o zi, un angajat de la fermă, beat, i-a înfipt din

neatenţie o furcă în picior. Deşi se pare că, în afară de asta, nu a mai avut de suferit în mod direct din cauza băuturii, Wheeler şi-a cultivat o ardoare aproape evanghelică pentru atingerea unui ţel: să eradicheze consumul de băuturi alcoolice din viaţa americanilor.

După ce a devenit avocat, a ajuns şef al Ligii Antialcool din Ohio şi acolo a demonstrat rapid că are talent pentru manipularea politică. În 1905 i s-a opus popularului guvernator al statului Ohio, care fusese ales cu doi ani înainte cu cel mai mare procent din istoria acestui stat şi era adesea considerat viitorul candidat la preşedinţie, dar care, din păcate, nu sprijinea dorinţa Ligii Antialcoolice de a interzice băuturile în Ohio. Guvernatorul era Myron T. Herrick şi avea să afle pe pielea lui că nu merită să i te opui lui Wayne B. Wheeler. Un maestru al propagandei, Wheeler nu s-a abătut niciodată de la unicul său scop, care era să-i elimine din funcţii pe toţi politicienii care nu susţineau din toată inima Prohibiţia, şi pentru asta avea să folosească orice mijloace. Adesea angaja detectivi particulari ca să afle lucruri compromiţătoare despre unii oameni politici care nu îl sprijineau cu destul entuziasm şi considera că şantajul este un mijloc cît se poate de legitim pentru a-şi atinge scopurile.

Pentru el nu conta decît interzicerea alcoolului în America. În vreme ce alte organizaţii se implicau şi în tot felul de probleme secundare – tutunul, fustele scurte, jazzul, chiar şi politica poştei şi deţinerea de către stat a utilităţilor –, Wheeler nu a deviat niciodată de la singurul lui mesaj monoton: că băutura era cauza sărăciei, a căsniciilor distruse, a banilor pierduţi şi a tuturor celorlalte rele ale societăţii moderne.

Opunîndu-se apelului lui Wheeler la instituirea prohibiţiei pe teritoriul statului, Myron Herrick a dat impresia că este rupt de realitate şi rece. A fost înfrînt ruşinos şi nu a mai deţinut niciodată vreo funcţie care se obţinea în urma unor alegeri. Noua stea în ascensiune a politicii din Ohio era acum viceguvernatorul lui Herrick, Warren G. Harding, care nu se remarcase prin nimic pînă atunci. În toată America, politicienii au învăţat rapid că trebuie fie să-l sprijine pe Wheeler şi Liga Antialcool, fie să-şi ia adio de la speranţa de a mai fi realeşi.

În timpul „wheelerismului”, cum a ajuns să fie numită strategia Ligii Antialcool, o mare parte din state au interzis alcoolul cu mult înainte de ratificarea legii Prohibiţiei. Pînă în 1917, 27 de state interziseseră în totalitate băuturile alcoolice şi altele adoptaseră la rîndul lor unele măsuri prohibitive. Puteai străbate o bună parte din ţară – din Texas pînă în cele

două Dakote şi din Utah pînă pe coasta de est – fără să treci prin vreo zonă unde aveai voie să bei ceva. Doar în cîteva avanposturi răzleţe, majoritatea oraşe mari şi zone industriale unde imigranţii însetaţi se adunau în număr mare, mai era posibil să bei un păhărel în mod legal. Totuşi, acestea erau locurile în care consumul de alcool avea rădăcini adînci şi unde Liga Antialcool nu prea avea şanse să schimbe legile locale ori statale. Dar apoi Wheeler a avut un noroc chior: Primul Război Mondial.

Cînd a izbucnit Primul Război Mondial, majoritatea americanilor erau mulţumiţi dacă rămînea un conflict îndepărtat, exclusiv european. Dar apoi Germania a făcut nişte greşeli tactice care au schimbat radical această atitudine. Mai întîi, a început să bombardeze ţinte civile. Acum am ajuns să ne obişnuim cu războaiele care implică atacuri împotriva civililor, dar în anii 1910 uciderea intenţionată a unor oameni nevinovaţi era considerată de mulţi un act de barbarie. Cînd, ca un soi de experiment, nemţii au început să trimită un avion spre Paris în fiecare după-amiază, pe la ora 5, să lanseze o bombă asupra oraşului, preşedintele Woodrow Wilson s-a înfuriat atît de tare, încît a trimis personal o scrisoare de protest autorităţilor germane.

După aceea, Germania a anunţat că va bombarda nave de pasageri aflate pe mare. În mai 1915, un submarin german a scufundat pachebotul *Lusitania* în timp ce acesta naviga în ape neutre, în largul coastei Irlandei, în apropiere de Kinsale. În doar 18 minute, *Lusitania* se afla sub apă, cu cei 1 200 de oameni de la bord. O treime dintre victime erau femei şi copii; 128 dintre morţi erau cetăţeni americani, a căror ţară nici măcar nu intrase în război. S-a stîrnit imediat un val de indignare, dar Germania a agravat mult mai mult lucrurile declarînd – aproape de necrezut – o zi de sărbătoare naţională în cinstea măcelului. Dr. Bernhard Dernburg, şeful Crucii Roşii germane în Statele Unite, a afirmat că cei de la bordul *Lusitaniei* au primit ceea ce meritau. Expulzat din America, a avut noroc că a scăpat cu viaţă.

Alţii nu au scăpat aşa de ieftin. Un neamţ din St. Louis, despre care se credea că şi-a vorbit de rău despre ţara adoptivă, a fost atacat de o gloată, legat fedeleş cu un steag american, tîrît pe străzi şi linşat. Ulterior un juriu i-a declarat pe capii gloatei nevinovaţi pe motiv că fusese o „crimă patriotică”. Magazinele germanilor au fost boicotate sau li se spărgeau vitrinele cu pietre. Mulţi dintre cei care aveau nume germane au hotărît ca, pentru siguranţă, să le schimbe cu nume care să aibă o sonoritate mai puţin teutonică. Printre ei s-a numărat şi Albert Schneider, care a devenit mai bine

cunoscut în deceniul următor ca victimă a unei crime sub numele Albert Snyder. Restaurantele nu mai serveau mîncăruri nemţeşti sau le dădeau alte denumiri; cuvîntul *sauerkraut*, care înseamnă varză murată, a fost înlocuit cu *liberty cabbage*. Unele comunităţi au scos în afara legii muzica compozitorilor germani. Pe principiul „paza bună trece primejdia rea”, Iowa a scos în afara legii conversaţiile în alte limbi decît engleza în şcoli, la biserică şi chiar şi la telefon. Cînd unii au protestat pentru că erau forţaţi să renunţe la slujbele în limba lor natală, guvernatorul William L. Harding a răspuns: „Nu are nici un rost să-şi piardă cineva timpul rugîndu-se în altă limbă decît engleza. Dumnezeu nu ascultă decît limba engleză”.

Toată lumea a remarcat că aproape toate fabricile de bere din America erau deţinute de persoane de origine germană şi care se presupunea că au simpatii germane. Cei care promovau abţinerea de la alcool au profitat de ocazie pentru a face consumul de bere să pară un adevărat act de trădare. „Ne luptăm cu trei duşmani: Germania, Austria şi Băutura”, declara Kellogg’s, compania care producea fulgi de porumb, într-o reclamă patriotică ce a circulat imediat după intrarea Americii în război. De fapt, nu era o afirmaţie nefondată. S-a dovedit că Alianţa Naţională Germano-Americană, o organizaţie finanţată în mare parte de fabricile de bere, nu numai că făcuse lobby împotriva Prohibiţiei, ci şi, mai făţiş, în favoarea kaizerului Wilhelm. Combinaţia asta nu avea cum să atragă prea mulţi simpatizanţi.

Accentuarea sentimentelor antigermane a dat un avînt uriaş organizaţiilor care militau împotriva distribuirii alcoolului. Al 18-lea Amendament, prin care producerea şi consumul de alcool erau interzise, a parcurs rapid etapele ce precedau ratificarea, sub îndrumarea pricepută a revigoratei Ligi Antialcool, fiind aprobat pe rînd de legislativele statelor. Pe 16 ianuarie 1919, Nebraska a devenit al 36-lea stat care l-a ratificat, obţinîndu-se astfel majoritatea de trei pătrimi necesară pentru ca legea să fie aprobată şi pusă în aplicare un an mai tîrziu.

Deşi al 18-lea Amendament transforma Prohibiţia într-o realitate juridică scoţînd în afara legii băuturile alcoolice, nu definea modul în care se va face asta şi nici măcar nu preciza ce anume era băutură alcoolică şi ce nu. Pentru asta a fost nevoie de adoptarea unui adaos, numit Legea Volstead, care să precizeze detaliile. Legea a fost botezată după Andrew J. Volstead, care era tot din Minnesota, ca şi Lindbergh, şi a cărui principală trăsătură caracteristică era o mustaţă spectaculoasă ce semăna cu un covoraş

din blană de urs. Deşi nu punea picătură de alcool în gură, Volstead nu era fanatic şi nu ar fi încercat niciodată să interzică alcoolul în toată ţara. Numele lui a fost asociat cu această lege din simplul motiv că era preşedintele Comisiei Juridice a Camerei Reprezentanţilor, aşa că lui i s-a cerut să întocmească proiectul. Deşi numele lui Volstead a fost pe buzele tuturor în acel deceniu, el a fost respins de electorat la următoarele alegeri, aşa că s-a întors în orăşelul lui natal, Granite Falls din Minnesota, unde a practicat în tihnă avocatura, declarînd că principalul său hobby era să citească *Congressional Record*. Wayne Wheeler a pretins întotdeauna că de fapt el a fost cel care a conceput şi a scris legea, afirmaţie contestată cu vehemenţă de Volstead, deşi este ciudat că fiecare a vrut să-şi asume meritele, deoarece legea s-a dovedit a fi uimitor de prost gîndită.

Legea Volstead a fost propusă în Congres pe 19 mai 1919. Intenţiile sale, prezentate succint într-un preambul, nu păreau foarte alarmante: „Să interzică băuturile alcoolice, să reglementeze fabricarea, producerea, utilizarea şi vînzarea substanţelor cu conţinut ridicat de alcool în alte scopuri decît consumul şi să asigure furnizarea din abundenţă şi promovarea utilizării alcoolului în cercetări ştiinţifice şi în dezvoltarea industriei carburanţilor, a coloranţilor şi a altor industrii legale”. Poate că nu era formulată prea elegant, dar atitudinea nu părea foarte ameninţătoare. Abia în porţiunile scrise cu litere mărunte a descoperit toată lumea că Legea Volstead includea în categoria băuturilor alcoolice tot ce avea un conţinut de alcool mai mare de 0,5% – cam cît avea şi *sauerkraut*. Mulţi dintre cei care susţinuseră amendamentul privind Prohibiţia presupuseseră că berea şi vinurile nealcoolizate nu vor fi vizate. Abia acum au început să-şi dea seama de amploarea – consternant de totală – pe care urma s-o aibă Prohibiţia.

Acesta a fost probabil cel mai remarcabil aspect în ceea ce priveşte introducerea Prohibiţiei în America – faptul că pe mulţi i-a luat prin surprindere. Iată ce scria Frederick Lewis Allen în *Only Yesterday*: „Ţara a acceptat-o nu de bunăvoie, ci complet cu capul în nori”.

Prohibiţia era atît de prost gîndită, în atîtea sensuri, încît toţi cei care au susţinut-o ca principiu au fost oripilaţi de felul cum a evoluat ea în practică. În primul rînd, a introdus un grad cu totul nou de periculozitate în viaţa americanilor. Rata criminalităţii la nivel naţional a crescut cu aproape o treime după instituirea Prohibiţiei. Era periculos să fii agent al Prohibiţiei

– în primii doi ani şi jumătate ai Prohibiţiei au căzut la datorie 30 de agenţi –, dar era periculos şi să fii în preajma agenţilor, căci adesea se dovedeau a fi mereu cu degetul pe trăgaci. Numai la Chicago agenţii Prohibiţiei au împuşcat 23 de civili nevinovaţi într-un deceniu şi ceva.

În ciuda riscurilor, agenţii Prohibiţiei erau plătiţi mai puţin decît gunoierii, ceea ce nu făcea decît să favorizeze corupţia. Un truc frecvent al agenţilor era să confişte băuturi spirtoase, apoi să le vîndă imediat înapoi tocmai celor de la care le confiscaseră. Mita era la ordinea zilei. În medie, localurile unde se vindeau ilegal băuturi alcoolice le plăteau cam 400 de dolari pe lună poliţiştilor şi funcţionarilor din administraţia locală, ceea ce însemna în total cam 150 de milioane de dolari pe an numai în New York. Pe scurt, o grămadă de oameni făceau o grămadă de bani datorită Prohibiţiei.

Tentaţiile corupţiei depăşeau cu mult ţărmurile Americii. Canada, presată de Statele Unite, i-a împiedicat pe producătorii săi de bere şi de băuturi spirtoase să-şi vîndă marfa americanilor, însă contrabandiştii, mereu descurcăreţi, au găsit o alternativă sub forma puţin cunoscutului teritoriu Saint-Pierre şi Miquelon, la mică distanţă spre sud faţă de insula Newfoundland. Printr-un accident al istoriei, aceste „două petice de arbuşti şi granit” din nordul Oceanului Atlantic aparţineau Franţei din 1763, aşa încît erau în afara jurisdicţiei americanilor şi canadienilor. Peste noapte, Saint-Pierre şi Miquelon a devenit cel mai mare importator de băuturi alcoolice din lume. A importat trei milioane de sticle de şampanie, devenind astfel cea mai mare piaţă a Franţei de peste mări, precum şi cantităţi uriaşe de coniac, armagnac, calvados şi alte băuturi spirtoase.

Cînd autorităţile americane i-au cerut să explice cum se face că 4 000 de oameni au devenit brusc mari iubitori de alcool, guvernatorul a răspuns, cu un aplomb galic, că el nu are cunoştinţă de vreo creştere semnificativă a importurilor de alcool şi că nu observase cele 20 şi ceva de depozite mari noi-nouţe care răsăriseră în jurul principalului port din Saint-Pierre, dar a promis că se va interesa. Ulterior, le-a confirmat americanilor că, într-adevăr, acum era nişte vin pe Saint-Pierre şi Miquelon, dar toată cantitatea urma să fie trimisă în Bahamas, unde consumul de alcool era legal. Aparent, la Saint-Pierre făcea doar un popas.

Prohibiţia a alimentat foarte mult şi ipocrizia. În vara anului 1926, colonelul Ned Green, administrator al Prohibiţiei în nordul Californiei, a fost suspendat după ce a ieşit la iveală că organizase cocteiluri la sediul său

oficial din San Francisco. „Ar fi trebuit să fiu suspendat de mult”, le-a spus el afabil reporterilor.

Nici măcar atunci cînd guvernul confisca băuturi spirtoase ilicite nu prea se omora să le păzească. La Chicago, în vara anului 1920, 500 000 de litri de whisky – 670 000 de sticle – au dispărut dintr-o magazie unde fuseseră depozitaţi după confiscare. Paznicii de noapte care fuseseră de serviciu au pretins – nu tocmai convingător, trebuie precizat – că nu observaseră nimic suspect în nici un moment cît fuseseră în tură. La nivel naţional, documentele arătau că, dintre cei 190 de milioane de litri de whisky stocat în depozite ale guvernului la începutul Prohibiţiei, lipseau două treimi atunci cînd aceasta a luat sfîrşit, în 1933.

Oricum, legile Prohibiţiei erau aproape imposibil de aplicat pentru că erau pline de lacune. Medicii le puteau prescrie legal whisky pacienţilor lor şi o făceau cu atîta entuziasm, încît spre sfîrşitul anilor ’20 cîştigau 40 de milioane de dolari pe an. În majoritatea cazurilor, potrivit revistei *The New Yorker*, medicii dădeau pur şi simplu reţete în alb. (În săptămîna zborului lui Lindbergh spre Paris, comisarul Prohibiţiei James M. Doran a autorizat producerea a încă 11 milioane de litri de whisky pentru scopuri medicinale. Atunci cînd i s-a sugerat că e cam mult whisky pentru un scop atît de restrîns, un funcţionar de la Trezorerie a răspuns că stocurile se epuizau rapid „din cauza evaporării”.)

Anumitor grupuri religioase li se permitea să se aprovizioneze cu băuturi alcoolice care erau folosite în scopuri sacramentale; şi această piaţă s-a dovedit a fi remarcabil de robustă. Un viticultor din California oferea 14 tipuri de vinuri de împărtăşanie, inclusiv porto şi Xeres, sugerînd că poate nu se intenţiona sfinţirea tuturor, ca să zic aşa. În California, suprafaţa terenurilor destinate culturilor de viţă-de-vie chiar a crescut în primii cinci ani ai Prohibiţiei de la 100 000 de acri la aproape 700 000 – şi nu pentru că oamenii ar fi mîncat brusc foarte mulţi struguri, ci pentru că nu se importa nici un fel de vin, aşa că a crescut cererea de struguri americani pentru a satisface o piaţă în plină ascensiune.

Deşi era ilegal să faci vin pentru consumul privat, proprietarii de podgorii puteau expedia pachete de concentrat de struguri, care putea fi transformat în vin la domiciliu. În caz că nu se prindea toată lumea, pe pachete erau tipărite cu litere mari avertismente: „Atenţie: fermentează şi se transformă în vin în maximum 60 de zile”. Din nefericire pentru iubitorii de vinuri rafinate, viticultorii şi-au scos majoritatea viilor pe care le aveau deja

şi au plantat alte soiuri de viţă-de-vie pentru a produce cantitate, nu şi calitate. Avea să treacă o generaţie pînă să-şi revină podgoriile din California.

Pierderea dreptului de a vinde băuturi spirtoase a afectat grav multe restaurante. La New York, printre victime se numărau Shanley's, Rector's, Sherry's şi Browne's Chop House – toate extrem de populare. Delmonico's, cel mai vechi dintre toate, a rezistat pînă în 1923, după care s-a dat bătut cu puţin înainte de centenarul său. În general, consumul de băuturi alcoolice s-a mutat în bodegile care le vindeau ilegal, deşi nu erau cine ştie ce localuri elegante. Printre cele mai cunoscute se numărau Hyena Club (Clubul Hiena), Furnace (Cuptorul), Ha! Ha!, Eugenic Club (Clubul Eugenic), Sawdust Inn (Hanul Rumeguşul) şi Club Pansy (Clubul Panseluţa). Cei cărora le plăcea să asculte şi muzică atunci cînd beau ceva trebuiau să se ducă în Harlem. Acolo veneau oameni cu duiumul la Bamboo Inn (Hanul Bambusul), Lenox Club (Clubul Lenox), Clam House (Casa Scoicilor), Smalls' Paradise (Paradisul lui Smalls), Tillie's Chicken Shack (Cotineaţa lui Tillie), Cotton Club (Clubul Bumbacului) şi la un local cu nume memorabil, Drool Inn (Hanul Balelor), printre multe altele. Duminică seara era cel mai grozav. Clienţii puteau asculta cea mai bună şi mai originală muzică în interpretarea unei constelaţii de talente: Duke Ellington, Cab Calloway, Fats Waller, Eubie Blake, Bessie Smith, Bill Basie (care avea să devină mai tîrziu Count Basie), Louis Armstrong şi mulţi, mulţi alţii. În multe cluburi din Harlem nu aveau acces decît albii. Singurele persoane de culoare din local erau chelnerii şi artiştii. Taxele speciale în cele mai populare cluburi puteau ajunge şi la 20 de dolari – aproape cît salariul mediu pe săptămînă – şi vreo două rînduri de băuturi puteau costa cam încă o dată pe-atît.

Încercările de aplicare a legii erau cel mult sporadice, dar din cînd în cînd o autoritate sau alta se punea serios pe treabă. În martie 1925, Emory Buckner, un avocat de succes, a început să aplice legea Prohibiţiei la New York şi a găsit o nouă strategie care, o vreme, i-a făcut să tremure pe consumatorii de băuturi alcoolice şi pe cei care le vindeau.

Buckner a început să pună lacătul pe orice local descoperit că încalcă Legea Volstead. Legea îi permitea să închidă astfel de localuri pentru un an fără să se ajungă la tribunal. Aşa că acum, în loc să aresteze cîţiva bieţi chelneri şi barmani care puteau fi înlocuiţi uşor, aşa cum se întîmplase în general, era posibil să lovească chiar în proprietari acolo unde îi durea mai

tare, în bilanţul contabil. Buckner a anunţat că plănuieşte să închidă o mie de localuri din New York şi a început cu cele mai faimoase şi mai vizibile dintre ele, precum Clubul El Fay, administrat de Texas Guinan, şi Silver Slipper al lui Owney Madden. Era un atac direct la adresa băutorilor mai sofisticaţi din acest oraş, care aproape că au intrat în panică.

Din fericire pentru cluburi, criza s-a dovedit a fi doar temporară. Prohibiţia era mult prea profitabilă ca să fie înfrîntă aşa de uşor. Cel puţin un club a folosit strategia lui Buckner ca acoperire; lăsa lacătul pe uşa de la intrarea din faţă şi îşi primea clienţii pe o uşă mai modestă din dos. Altele pur şi simplu s-au mutat, schimbîndu-şi şi numele, astfel încît Clubul El Fay s-a transformat pe rînd în Clubul Del Fay, Fay's Follies, Club Intime, Club Abbey, Salon Royal şi Three Hundred Club – deşi toată lumea le numea „La Texas Guinan", după bine-cunoscuta lor proprietară. Guinan era un personaj destul de impresionant. De loc din Waco, avea 43 de ani în 1927 şi era corpolentă, cu părul platinat şi un zîmbet larg. Avea şi un nărav: era cam spurcată la gură, mai ales cu clienţii care erau mai strînşi la pungă, dar nu se supăra nimeni din cauza asta – ba chiar dimpotrivă. Avea o vorbă: „Salut, fraiere". Cele mai multe dintre cluburile sale erau mici şi ticsite de lume. Dansatoarele erau adesea aproape goale şi revoltător de tinere. Ruby Keeler a debutat la Tex Guinan cînd nu avea decît 14 ani şi a plecat trei ani mai tîrziu, cînd s-a căsătorit cu Al Jolson – care, ca atîţia alţii, s-a îndrăgostit de silueta ei zveltă şi de buzele ei subţiri, dar fermecătoare. O altă dansatoare a lui Guinan, Ruby Stevens, a devenit cunoscută mai tîrziu sub numele Barbara Stanwyck.

Guinan îşi asuma rolul de maestru de ceremonii. Ţinea foarte mult la fetele ei, dar nu prea le lua în serios talentul. „Ei bine, fătuca asta nu e ea cine ştie ce cîntăreaţă", zicea ea. „A învăţat să cînte făcînd un curs prin corespondenţă şi a mai şi chiulit, dar e cea mai simpatică fetişoară din tot spectacolul, aşa că vreau s-o primiţi cu aplauze." (Se spunea că „a primi cu aplauze" era tot o vorbă inventată de Guinan.) Ea a devenit atît de celebră pentru că i s-a pus lacăt pe uşă, încît fraţii Shubert au distribuit-o în rolul principal dintr-un spectacol de revistă de pe Broadway intitulat *Lacătele din 1927*.

Cum cluburile puteau fi închise în orice moment, se cheltuiau cît mai puţini bani pe condiţii şi pe decoraţiuni. Pe clienţi nu părea să-i deranjeze asta atît timp cît puteau bea ceva ca lumea. Localurile mai publice şi mai greu de mutat, ca hotelurile, aveau mai puţine opţiuni. Barul de la Hotel

Knickerbocker (unde se zice că s-ar fi născut martini-ul sec) încasa 4 000 de dolari pe zi înainte de Prohibiţie, sumă deloc uşor de compensat. Fără profitul de la bar, Knickerbocker a dat faliment. La fel a păţit şi Hotel Manhattan, unde a fost creat pentru prima dată cocteilul numit manhattan. Unele hoteluri au încercat să se menţină pe linia de plutire oferind aşa-numitele „trataţii" – gheaţă, sifon, bitter şi aşa mai departe – în care clientul putea să-şi toarne şi alcool, dar asta nu prea compensa banii cîştigaţi înainte din vînzarea băuturilor spirtoase. Altele au continuat să vîndă alcool pe sub mînă, în speranţa că autorităţile nu vor băga de seamă. Mai devreme sau mai tîrziu descopereau aproape toate că au sperat zadarnic.

În martie 1926, Buckner a închis restaurantul Hotelului Brevoort pentru şase luni. Asta însemna că hotelul rămînea nu doar fără toate veniturile obţinute din vînzarea de băuturi spirtoase, ci şi fără restaurantul care servea mîncare. Nu mai putea să le ofere nici măcar micul dejun oaspeţilor săi, aşa că mulţi clienţi nu au mai călcat deloc pe-acolo. Pînă la urmă, Raymond Orteig nu a mai putut s-o scoată la capăt, aşa că a închis Hotelul Brevoort.

Politica lui Buckner de închidere a localurilor a prins, ajungînd să fie aplicată în toată ţara, inclusiv în cazul unui sequoia din California în trunchiul căruia s-a descoperit un alambic ilegal (deşi asta sună suspect de mult a ştire de senzaţie). În total, în 1925 – anul de vîrf – autorităţile au închis aproximativ 4 700 de localuri de pe tot cuprinsul Americii.

Interesant este că Buckner nu credea cu adevărat în Prohibiţie şi recunoştea că o aplică doar pentru că aşa spunea legea, şi nu din vreo convingere morală. „Pe mine nu prea mă interesează chestia asta, decît ca problemă juridică", a explicat el. Nu ascundea faptul că şi el consumase adesea băuturi (dar nu şi după ce fusese numit procuror). Toată povestea era o mare greşeală, după părerea sa. „A generat o situaţie în care infracţionalitatea a crescut foarte mult, cu toate ramificaţiile sale: sperjur, crime, otrăvirea morală a unor funcţionari publici, ultraj, furturi şi tot felul de alte fărădelegi. Tot binele pe care îl poate face legea nu este nimic pe lîngă seria de infracţiuni grave pe care le generează în fiecare zi".

Aproape toată lumea recunoştea că Prohibiţia este un eşec colosal şi totuşi naţiunea a menţinut-o timp de 13 ani. O poezie publicată în populara rubrică „The Conning Tower" a lui Franklin Pierce Adams din *The New York World* surprindea perfect atitudinea oficialităţilor:

Prohibiţia dă greş în toate.
Şi ne place.
Vicii ar stîrpi, însă nu poate.
Şi ne place.
Lasă-n urmă şpăgi, lasă noroaie,
În ţară fărădelegi o droaie,
Nu prohibeşte ce-i pe sub tejghea –
Dar nu-i nimic, nouă ne place-aşa.

De fapt, tocmai pentru că Prohibiţia nu prea funcţiona Wheeler şi susţinătorii lui insistau ca guvernul să otrăvească alcoolul industrial. Alţi aditivi, precum săpunul sau detergenţii, ar fi putut şi ei să dea un gust rău băuturilor, dar fanaticii abstinenţei nu se mulţumeau cu atît. Wheeler credea sincer că oamenii care beau alcool otrăvit primeau ceea ce meritau. În opinia lui, era vorba despre „sinucidere cu bună ştiinţă”. Pastorul John Roach Straton, pe care l-am lăsat sperînd că Ruth Snyder va fi executată cît mai rapid, era şi mai intransigent. Atunci cînd a aflat că şi guvernatorul, şi procurorul general ai statului Indiana le administraseră, la recomandarea medicului, mici doze de whisky unor persoane dragi care erau grav bolnave, Straton a declarat: „Mai bine îşi lăsau rudele să moară şi mureau şi ei decît să încalce jurămîntul pe care l-au depus cînd au fost învestiţi în funcţii”.

În iunie 1927, Prohibiţia părea că va dura la nesfîrşit. În realitate, era pe punctul de a ajunge la un punct de cotitură. Deşi încă nu erau semne vizibile, pentru Wayne Wheeler vara anului 1927 avea să se dovedească a fi cea mai groaznică din viaţa lui – şi ultima.

1. Numărul acestora a mai crescut puţin după aceea, dar nu a depăşit niciodată 2 300.

Capitolul 13

După ce i-a înmînat lui Charles Lindbergh Crucea pentru Distincţie în Zbor, pe 11 iunie, Calvin Coolidge nu a pierdut timpul. Imediat ce a putut pleca fără să bată la ochi, s-a dus cu doamna Coolidge la Union Station, unde îi aştepta un tren special care urma să-i ducă, pe ei şi o mică armată de reporteri şi membri ai staffului prezidenţial – vreo 75 de oameni cu totul, plus doi collie şi o ratoniţă pe nume Rebecca –, în Dakota de Sud pentru o lungă vacanţă de vară. Coolidge suferea de indigestie cronică şi de astm, aşa că abia aştepta să plece din Washingtonul îmbîcsit la aer curat, în vest. Era prima dată cînd Casa Albă se muta atît de departe.

Într-adevăr, în următoarele trei luni sediul guvernului Statelor Unite avea să fie liceul din Rapid City. Dar soţii Coolidge aveau să locuiască la 51 de kilometri distanţă, la o reşedinţă numită Cabana de Vînătoare a Statului, la poalele muntelui Harney din Custer State Park. „Cabana de Vînătoare a Statului” sună destul de pompos, dar în realitate soţii Coolidge aveau la dispoziţie doar un salon şi un dormitor, cu baia pe hol. Dar asta nu îi deranja absolut deloc. Totul era mai simplu pe vremea aceea.

Preşedintelui Coolidge îi plăcea la nebunie să se vadă în jurnalele de ştiri. Cum nu a ajuns la cabană decît după lăsarea serii, a doua zi dimineaţă a pus toată suita prezidenţială – care acum ajunsese la vreo două sute de oameni, cu tot cu funcţionarii locali şi personalul auxiliar – să încarce din nou în maşini toate genţile şi valizele, să meargă înapoi pe drum vreo două sute de metri şi să facă o reconstituire a sosirii cuplului prezidenţial, astfel încît camerele de filmat să înregistreze acest moment istoric fictiv.

Pentru statul Dakota de Sud, prezenţa preşedintelui era ceva nemaipomenit. Căuta cu disperare să fie perceput drept o destinaţie turistică atractivă. Cuiva i-a trecut prin cap că, dacă preşedintele era văzut delectîndu-se la pescuit în apele sclipitoare din acest stat, poate că şi alţi pescari vor fi tentaţi să vină aici. Pentru a se asigura că planul va avea succes, au fost trimişi două mii de păstrăvi maturi de la păstrăvăria din Spearfish. Păstrăvii – toţi mari, lenevoşi şi obişnuiţi de mici să fie hrăniţi de

mîna omului – au fost vărsaţi în taină într-un ochi de apă de lîngă reşedinţa lui Coolidge, neavînd nici o cale de scăpare pentru că în apă fuseseră instalate strategic nişte plase întinse între cele două maluri. Spre consternarea gazdelor sale, Coolidge a declarat că pe el nu îl interesează pescuitul. Pînă la urmă s-a lăsat convins să facă o încercare. Îmbrăcat la costum, a lansat în apă cîrligul cu momeală al unei undiţe. Instantaneu, peştii argintii, hămesiţi, au început să se agite frenetic în jurul cîrligului şi în clipa următoare Coolidge a scos din apă o pradă care se zbătea de mama focului. Pe faţă i s-a lăţit un zîmbet, iar după aceea nu mai putea fi dezlipit de malul pîrîului. El şi doamna Coolidge mîncau la cină, mîndri nevoie mare, păstrăvii pe care îi prindea el în fiecare zi, chiar dacă, în opinia generală, aveau un gust oribil. Însă lui Coolidge nu îi plăcea să pună mîna pe rîme, aşa că îi punea pe ofiţerii lui de securitate să facă asta. Lăsînd la o parte rîmele, era în culmea fericirii.

În vreme ce soţii Coolidge se relaxau în Black Hills, Charles Lindbergh continua, cu tot mai puţin entuziasm, să primească adoraţia poporului american. Alva Johnston, scriind din St. Louis pentru *The New York Times*, a fost frapat de cît de neimpresionat părea Lindbergh de parada şi celelalte festivităţi organizate acolo în cinstea lui. „Colonelul Lindbergh nu a dat de înţeles nici o clipă, nici prin expresia feţei, nici prin vreun gest, că pricepe că demonstraţia aceea era pentru el”, scria Johnston. „Nu zîmbea şi nu făcea cu mîna. Nimic nu îl făcea să înţeleagă că acel spectacol strălucitor şi vuietul asurzitor al mulţimii erau un omagiu adus lui.” În ziua următoare Lindbergh a încîntat un public de 100 000 de spectatori adunaţi în Forest Park cu acrobaţii aeriene, dar, cînd a aterizat, dispoziţia i s-a schimbat brusc. „Atmosfera de sărbătoare s-a risipit pentru el atunci cînd a coborît din nou cu picioarele pe pămînt”, relata Johnston. „Imediat ce a ieşit din elementul lui, şi-a luat din nou faţa aceea serioasă şi mohorîtă. Nu se simte tocmai în largul lui la sol.”

Lucrurile s-au înrăutăţit şi mai mult. De la St. Louis, Lindbergh a zburat în Dayton, Ohio, ca să-l viziteze pe Orville Wright, care, împreună cu fratele său Wilbur – care murise între timp –, inventase aeroplanul. Încîntate, autorităţile oraşului au organizat în grabă o paradă şi o recepţie, dar, spre consternarea lor, Lindbergh a refuzat să ia parte la acestea, motivînd că venise să facă o vizită particulară. Cînd locuitorii oraşului au aflat, dezamăgiţi, că Lindbergh le refuzase omagiul, mulţi s-au dus acasă la

Wright şi au cerut să-l vadă pe eroul lor. Văzînd că Lindbergh tot nu vrea să iasă, oamenii au început să se agite, ameninţînd că vor distruge casa lui Wright. Abia atunci Lindbergh, la rugăminţile lui Wright, care se temea pentru proprietatea lui, a ieşit pe un balcon şi a făcut cu mîna mulţimii.

Cînd Lindbergh s-a întors la New York via aerodromul Mitchel, pe 24 iunie, reporterilor li s-a părut aproape morocănos. „Colonelul Lindbergh părea mult mai obosit decît acum o săptămînă, cînd a plecat din New York. Nu a schiţat nici un zîmbet”, scria alt reporter de la *Times*. Cînd Lindbergh era pe punctul de a urca într-un automobil ca să se ducă în Manhattan, o fată drăguţă a alergat la el şi l-a întrebat dacă poate să-i strîngă mîna. Reacţia lui Lindbergh i-a luat pe toţi prin surprindere. „S-a uitat urît la ea şi i-a zis: «Nu strîng mîna nimănui», trăgîndu-şi repede braţul”, scrie reporterul de la *Times*. În mod vizibil, fata a fost extrem de dezamăgită, iar Lindbergh era stînjenit, dar părea că nu e în stare să se comporte mai degajat şi cu mai multă chibzuinţă.

Totuşi, lumea se încăpăţîna să-l privească doar ca pe un erou inimos, iar presa nu a mai comentat nimic despre expresia lui curios de indiferentă şi despre lipsa de entuziasm faţă de cei care îl adorau, reîncepînd să-l prezinte ca pe eroul binevoitor pe care şi-l dorea toată lumea.

În vreme ce Lindbergh frîngea inimi pe aerodromul Mitchel, comandorul Richard Byrd continua să-i lase cu gura căscată pe ceilalţi aviatori la Roosevelt. La capătul pistei, de unde începea decolarea, fusese ridicată o rampă specială de pămînt, înaltă de aproape doi metri şi lungă de vreo 15, ca să ajute *America* să-şi ia zborul. De trei ori a fost urcat avionul în vîrful rampei şi de trei ori Byrd, scrutînd cerul cu o expresie gravă, a spus că amînă decolarea. Întîrzierile astea „începeau să fie mai mult decît ridicole”, spunea furios Fokker.

După ce echipa îl pierduse definitiv pe Floyd Bennett, Byrd l-a numit pilot principal pe Bert Acosta. Bronzat şi cu alură de donjuan, cu origini exotice, mexicano-amerindiene, Acosta era faimos pentru succesul său la femei. „Farmecul lui latin şi vocea gravă, cu vino-ncoace făceau prăpăd printre femei”, scria un biograf, plin de admiraţie. „Dacă ar fi jucat în filme, ar fi putut fi un alt Valentino.” Acosta era şi unul dintre cei mai curajoşi piloţi din lume cînd venea vorba de acrobaţii. Specialitatea lui era să culeagă de pe sol o batistă cu vîrful aripii. Deloc surprinzător, aceste

aptitudini aveau să se dovedească a fi irelevante în timpul traversării oceanului.

Ca să-l ajute pe Acosta, Byrd l-a ales drept copilot pe norvegianul Bernt Balchen, deşi Balchen a fost înscris oficial doar în calitate de mecanic şi pilot de schimb, pentru că Rodman Wanamaker voia ca tot acest proiect să fie exclusiv american. Lui Balchen i s-a permis să-i însoţească doar după ce a acceptat să solicite cetăţenia americană. La o conferinţă de presă, Byrd a spus că Balchen era în esenţă pasager, deşi poate i se va permite să navigheze puţin cînd Byrd va fi ocupat cu altele. În realitate, Balchen a pilotat aproape tot drumul.

În timpul unuia dintre zborurile de probă pe care le-a făcut cu Acosta, Balchen şi-a făcut o idee despre problemele cu care se confrunta echipajul. Cînd *America* a intrat în nori, Acosta a devenit tensionat şi agitat. În doar cîteva minute avionul a început să se rotească periculos. Balchen a pus mîna pe manşă, iar Acosta i-a cedat-o bucuros. „Eu nu zbor decît cînd e senin", i-a zis Acosta, roşind. „Dacă apare vreun norişor, rămîn la sol." S-a dovedit că Acosta habar nu avea cum să zboare cu ajutorul instrumentelor. Avionul lui Byrd a reuşit să ajungă în Franţa numai pentru că Balchen a fost dispus să piloteze cea mai mare parte a drumului, fără să-şi atribuie nici un merit sau vreo fărîmă de glorie.

Al patrulea membru al echipajului era şi cel mai necunoscut dintre toţi. George Noville, radiooperatorul de bord, se apropia de pensie, avea ochelari şi era total ignorat de istorie. Era fiul unui fabricant de pălării bogat din Cleveland (un personaj îndeajuns de important ca să merite un necrolog în *The New York Times*, lucru de care fiul său nu a avut parte). Dacă Noville i-a impresionat cu ceva pe ceilalţi aviatori, nimeni nu a catadicsit să noteze asta undeva. Abia dacă este pomenit în autobiografia lui Byrd şi în cea a lui Balchen, lipseşte cu totul din toate celelalte şi el personal nu a scris nimic.

Cît despre Byrd, acesta era un om remarcabil, dar foarte greu de desluşit. Fire aventuroasă, făcuse prima călătorie în jurul lumii la vîrsta de doar 12 ani, după ce i-a convins pe părinţii lui – care, evident, erau extrem de indulgenţi – să-l lase să se ducă singur în Filipine, în vizită la familia unui prieten, şi apoi să se întoarcă acasă pe partea cealaltă a globului. Cînd a încheiat această circumnavigaţie, avea aproape 14 ani.

Byrd era isteţ, chipeş, destul de curajos şi fără îndoială generos, dar dădea dovadă şi de o vanitate, o infatuare şi un egocentrism aproape patologice. Fiecare cuvînt pe care l-a scris despre sine îl face să pară

cutezător, calm şi înţelept. Iar mai presus de toate, era, foarte probabil, şi un mare mincinos.

Pe 9 mai 1926 – cu aproximativ un an înainte de dispariţia lui Nungesser şi Coli – Byrd şi Floyd Bennett au realizat un zbor celebru pornind din Spitsbergen, o insulă din Oceanul Arctic, pînă la Polul Nord şi înapoi, în 15 ore şi jumătate, întrecîndu-l la mustaţă pe exploratorul norvegian Roald Amundsen (care zbura cu un dirijabil pilotat de Umberto Nobile, alt aviator italian fascist). Zborul lui Byrd peste Polul Nord a fost considerat mult timp o mare reuşită. Byrd a fost avansat la gradul de comandor şi răsplătit din plin cu parade şi medalii la întoarcerea acasă. Unii îşi botezau copiii după el. Au fost străzi care au primit numele lui. Un admirator entuziasmat peste măsură a scris chiar o biografie a cîinelui său, Igloo.

Totuşi, de la bun început, au existat îndoieli cu privire la veridicitatea reuşitei lui Byrd. Unii observatori cu experienţă nu vedeau cum ar fi putut Byrd şi Bennett să facă drumul dus-întors în 15 ore şi jumătate. Balchen zburase mult cu acelaşi avion şi nu reuşise niciodată să crească viteza de croazieră la mai mult de 65 de noduri (120,38 kilometri pe oră). Pentru ca Byrd să ajungă la Pol, ar fi fost nevoie de o viteză de croazieră cu aproape o treime mai mare. În plus, pentru zborul peste Polul Nord avionul lui Byrd fusese echipat cu nişte schiuri imense ca să aterizeze pe zăpadă, ceea ce creştea foarte mult rezistenţa aparatului şi reducea probabil viteza cu vreo opt kilometri pe oră. Cînd Balchen i-a spus lui Bennett că nu pricepe cum ajunseseră pînă la Polul Nord şi înapoi într-un timp atît de scurt, Bennett i-a răspuns: „Nu am ajuns”. I-a mărturisit lui Balchen că apăruse o scurgere de ulei imediat după decolare şi că zburaseră în cerc 14 ore, fără să piardă nici un moment din ochi Spitsbergenul.

Ani de-a rîndul s-a zvonit că Byrd cel puţin îşi exagerase succesul, iar suspiciunile au fost întărite şi de faptul că familia sa a refuzat mult timp să-i lase pe cercetători să-i examineze documentele. Abia în 1996, după ce arhiva lui Byrd a fost achiziţionată de Ohio State University pentru noul său Centru de Cercetări Polare Byrd, a putut fi studiat jurnalul lui ce relatează acest zbor. S-au descoperit astfel ştersături masive în locurile în care Byrd calculase distanţa parcursă, ceea ce i-a făcut pe mulţi să conchidă că şi-a falsificat raportul. O interpretare mai generoasă ar fi că a făcut o greşeală la primul calcul şi că apoi a luat-o de la capăt. Nimeni nu poate spune cu siguranţă, dar, potrivit lui Alex Spencer de la Muzeul Naţional al Aerului şi

Spaţiului din Washington, în general opinia larg răspîndită acum printre specialişti este că Byrd şi Bennett nu au ajuns la Polul Nord.

Cert este că în 1959, cînd a fost publicată autobiografia lui Balchen, la doi ani după moartea lui Byrd, acesta a pus sub semnul întrebării succesul acestuia. Familia lui Byrd a protestat vehement. Cedînd presiunilor, editura a acceptat să elimine mai multe pasaje din autobiografia lui Balchen şi să retragă de pe piaţă primele patru mii de exemplare tipărite. Între timp Balchen devenise cetăţean american şi era un membru respectat al forţelor aeriene ale Statelor Unite, dar se spune că senatorul Harry Byrd, fratele exploratorului, ar fi împiedicat avansarea lui Balchen la gradul de comandant de brigadă şi ar fi aranjat să fie trecut în rezervă fără prea mare tam-tam. Balchen şi-a petrecut restul carierei citind în biblioteca Pentagonului.

Tocmai cînd lumea începea să se întrebe dacă Byrd va mai pleca vreodată spre Europa, s-a hotărît şi el în sfîrşit. Pe 29 iunie, spre dimineaţă, *America* a fost poziţionată pe rampa de decolare, gata să pornească imediat ce mijeau zorile. Avea să fie primul avion de mari dimensiuni care încerca să decoleze pentru o traversare a Atlanticului după ce aparatul de zbor al lui Fonck se prăbuşise, fiind mistuit de flăcări – iar *America* implica şi mai multe riscuri din cauza încărcăturii exagerat de mari. Numai echipamentele radio cîntăreau 360 de kilograme. Byrd a luat de toate la bord, ca să fie pregătit pentru orice eventualitate. Şi-a luat chiar şi un zmeu, pe care credea că îl va putea folosi atît ca antenă pentru radio, cît şi ca velă care să ajute avionul să se deplaseze pe apă în caz că erau nevoiţi să amerizeze forţat. Şi-a mai luat două bărci de salvare, raţii de mîncare pentru trei săptămîni, o tolbă cu scrisori expediate par avion şi un steag american „sfinţit”, pe care voia să-l ofere în dar poporului francez. În ultima clipă, uşor panicat, Byrd s-a decis să renunţe la unele lucruri. A descărcat din avion două canistre de benzină, o sticlă plină cu ceai cald şi patru perechi de mocasini şi a îndepărtat apărătorile roţilor, ceea ce, evident, probabil că nu a uşurat prea mult avionul, dar, din fericire, nu a mai contat. După o decolare chinuitor de dificilă, avionul s-a înălţat greoi în aer, a trecut peste cablurile de la capătul pistei şi s-a îndreptat spre Europa.

Scopul declarat al lui Byrd era nu să fie primul care zboară pînă la Paris – cu un aer superior, a subliniat că el nici măcar nu se înscrisese în cursă pentru Premiul Orteig –, ci să demonstreze că lumea era pregătită

pentru zboruri transatlantice sigure, regulate, cu mai mulţi pasageri. Ceea ce a demonstrat a fost că astfel de zboruri erau într-adevăr relativ posibile atît timp cît pe cei de la bordul avionului nu îi deranja să se prăbuşească în apă la o aruncătură de băţ de destinaţie. Dacă scopul lui declarat ar fi fost să arate ce pilot nemaipomenit era Charles Lindbergh în comparaţie cu aproape oricine altcineva, nu s-ar fi putut descurca mai bine.

În ciuda tuturor pregătirilor, aproape nimic nu a mers conform planului în timpul zborului. Sub rezervorul principal de la mijlocul avionului fusese prevăzut un spaţiu gol, pentru ca membrii echipajului să se poată deplasa dintr-o parte în alta, dar nimeni nu se gîndise să-l testeze încotoşmănat în combinezonul gros pentru vreme rece. Byrd s-a înţepenit în spaţiul acela strîmt şi a rămas acolo vreo zece minute, strigînd după ajutor, dar nu îl auzea nimeni din cauza vuietului motorului. Noville, pe care îl apucase un cîrcel pe scaunul lui înghesuit, şi-a întins piciorul şi, fără să vrea, a nimerit peste nişte cabluri, defectînd radioul, aşa că rolul lui la bordul avionului s-a încheiat în acel moment. Undeva deasupra Atlanticului, Balchen i-a cerut lui Acosta să preia manşa puţin, cît să scoată el de sub scaun un pacheţel cu sandviciuri. În acest scurt interval, Acosta a băgat avionul într-o spirală atît de abruptă, încît viteza anemometrică a crescut la 225 de kilometri pe oră – puţin a lipsit ca aripile să nu fie smulse. Balchen a trebuit să se lupte efectiv ca să stabilizeze din nou avionul. „Mai bine te ocupi tu de asta de-acum”, i-a zis încet Acosta, aşa că Balchen a pilotat avionul cam tot restul drumului. Potrivit revistei *Time*, Byrd s-a speriat aşa de tare la un moment dat, încît l-a lovit în cap pe Acosta cu o lanternă. Ar fi trebuit să aterizeze la Bray Head, în Irlanda, dar nu au mai nimerit Irlanda, iar în Europa au aterizat la Brest, în Franţa, la peste trei sute de kilometri de locul unde ar fi trebuit să ajungă.

În *Skyward*, povestea călătoriei publicată în anul următor, Byrd nu suflă nici un cuvinţel despre toate astea. Dacă te iei după descrierea lui, pare că el şi echipajul lui au înfăptuit una dintre cele mai eroice aventuri din istoria omenirii. „Ore de-a rîndul… Era absolut imposibil de navigat”, scrie Byrd. „Nu ne dădeam seama din ce direcţie bate vîntul, în ce direcţie deviem sau ce uscat sau apă era sub noi.” În încheiere, adaugă, grav: „Sper din toată inima să nu mai treacă prin asta şi alţi aviatori”. Aparent, a uitat că Lindbergh zburase pe aceeaşi rută cu cinci săptămîni înainte, singur, în condiţii similare, aterizase în momentul şi locul în care spusese că va ateriza şi nu se mai văicărise atîta.

Într-un alt text scris pentru *National Geographic* în toamna anului 1927, Byrd a dat de înţeles că el căutase anume vremea rea. „Mă hotărîsem să nu aştept o astfel de vreme [adică bună], deoarece m-am gîndit că avionul transatlantic al viitorului nu va putea aştepta condiţii meteo ideale”, scrie el. „În plus, probabil că puteam dobîndi şi anumite cunoştinţe ştiinţifice şi practice dacă ne confruntam cu o vreme nefavorabilă.” Rezultatul, spunea el, a fost „cea mai înverşunată luptă aeriană care a avut loc vreodată, după părerea mea”. Şi continua astfel: „Nu le-am împărtăşit şi tovarăşilor mei de bord temerile care mă încercau. Aveau şi aşa destule pe cap. Era o tensiune nemaipomenită. Doar un aviator ştie ce înseamnă 18 ore fără să vezi dedesubt nici uscat, nici apă. Nu cred să mai fie vreun avion care să fi zburat vreodată orbeşte atîta timp”.

Toate acestea sînt într-un contrast interesant cu un text pe care l-a scris Balchen pentru *The New York Times* imediat după zbor: „Am avut un avion bun. Motoarele nu ne-au dat bătăi de cap nici un moment. Pe tot parcursul zborului, nu a trebuit să mă tîrăsc nici măcar o dată pe aripi ca să şterg motorul… Cît despre zborul ăsta de-a curmezişul oceanului, a fost unul dintre cele mai plictisitoare şi mai monotone din viaţa mea”. În cartea lui, Balchen a afirmat că în noaptea petrecută în aer s-au bucurat tot drumul de „minunata lumină a stelelor”. Aceasta a fost una dintre afirmaţiile pe care familia Byrd l-a obligat mai tîrziu să le elimine din carte.

Cînd au atins coasta franceză la Brest, Byrd i-a spus lui Balchen să urmeze linia ţărmului spre Le Havre în loc s-o ia spre Paris, survolînd uscatul – o rută ciudat de deviantă. Cum scria Balchen mai tîrziu, o cale ferată de sub ei marca o linie dreaptă spre Paris, dar Byrd a insistat să zboare de-a lungul coastei, spre gurile Senei, apoi să urce pe cursul fluviului – ceea ce le lungea călătoria cu încă două ore, astfel încît să ajungă după ce se mai îndrepta vremea.

Ca şi pe Lindbergh, la Le Bourget îi aşteptau mii de oameni, dar miezul nopţii a venit şi a trecut, iar ploaia nu se mai oprea, aşa că mulţi s-au lăsat păgubaşi şi au plecat acasă. Printre cei prezenţi se numărau şi Chamberlin şi Levine, care aterizaseră la Paris în ziua aceea în cadrul unui tur al capitalelor europene.

Byrd scria: „Toţi aviatorii francezi care ne aşteptau pe Le Bourget au fost de acord nu numai că nu puteam ateriza din cauza plafonului de nori, ci şi că am fi omorît cu siguranţă nişte oameni dacă am fi încercat să facem

asta”. Ceea ce se cam bate cap în cap cu relatarea lui Chamberlin. „Abia dacă mai burniţa puţin”, îşi amintea el. „Norii erau joşi, dar nu chiar atît încît să împiedice avionul să aterizeze în siguranţă dacă ar fi reperat luminile Parisului prin ceaţă şi dacă ar fi reuşit să coboare.” În cartea sa, Byrd a afirmat că în mod clar cei de la sol au auzit avionul. Chamberlin zicea că n-au auzit nimic.

„Acum responsabilitatea mea era să nu omor pe nimeni dintre cei care se aflau sub noi şi să-i salvez pe tovarăşii mei de zbor”, spunea Byrd în continuare, transformînd un eşec evident într-un act altruist de eroism. „Nu aveam de ales: trebuia să ne întoarcem spre ocean.” A dat ordin ca avionul să facă cale întoarsă spre coasta Normandiei.

Pînă să ajungă acolo, aproape că au rămas fără combustibil. Pe întuneric, era prea riscant să aterizeze pe un cîmp, aşa că au ales oceanul. Balchen a făcut o amerizare perfectă la vreo două sute de metri de ţărm, în dreptul satului Ver-sur-Mer, iar cei patru au mers prin apă pînă la mal, într-un loc care avea să devină mai celebru, peste 17 ani, ca una dintre plajele pe care au debarcat forţele britanice în timpul invaziilor din Ziua Z. Cînd au luat contact cu apa, roţile şi trenul de aterizare s-au desprins, dar avionul a rămas intact.

Byrd scria despre amerizare: „Simţeam că eu răspund de viaţa tovarăşilor mei de zbor. Probabil ei nu credeau că avem prea multe şanse să aterizăm în siguranţă, dar acceptau această perspectivă cu vitejie… pînă în ultima clipă au executat ordinele cu calm. Întîmplător, la manşă era Balchen”. Asta chiar că era o minciună gogonată. În realitate, Balchen pilota avionul de multe ore şi foarte probabil el a fost cel care le-a salvat viaţa datorită amerizării sale iscusite.

Dar situaţia urma să devină şi mai ridicolă. Toţi cei patru membri ai echipajului asurziseră din cauza motorului şi nu se auzeau unul pe altul. Aparent, Acosta îşi fracturase clavicula, deşi mai tîrziu a spus că pe moment nu simţea nici o durere. Ceilalţi au scăpat fără nici o zgîrietură. Ajungînd pe ţărm, au dat aproape imediat de un puşti care mergea cu bicicleta pe drumul de pe coastă, dar acesta a luat-o la sănătoasa cînd a văzut patru ciudaţi care intrau în Franţa din mare. Uzi leoarcă şi înfriguraţi, au bătut din uşă în uşă, dar nu au reuşit să facă pe nimeni să priceapă cine sînt. Noville, căruia încă nu îi revenise auzul, i-a băgat în boale pe săteni ţipînd la ei într-o franceză stricată. Într-un tîrziu, au ajuns la un far aflat pe vîrful unui deal, la vreo opt sute de metri de ţărm. Marianne Lescop, fiica

paznicului de far, îşi amintea mai tîrziu că familia ei mai fusese trezită o dată din somn de huruitul avionului – ceva nemaiauzit în Ver-sur-Mer; oamenii se uitaseră pe fereastră, dar nu reuşiseră să vadă nimic în beznă. „Pe la ora 3”, povestea ea în continuare, „am fost treziţi iarăşi de nişte bătăi puternice în uşă. Tata a văzut jos patru siluete, dintre care una a strigat în franceză: «Aviatori America!». Pe uşă au intrat patru bărbaţi frînţi de oboseală. Bătuseră în zadar pe la multe alte uşi. Erau îmbrăcaţi ciudat, uzi leoarcă, jerpeliţi, plini de noroi. Ce să zic, nu prea ne inspirau încredere…”.

Monsieur Lescop şi familia lui i-au primit în casă pe aviatori şi le-au dat nişte pături şi ceva cald de băut. L-au ascultat cu uimire pe Noville povestindu-le despre zborul lor, dar nu puteau anunţa pe nimeni de sosirea *Americii* pentru că în localitate telefonul şi telegraful nu funcţionau între 6 seara şi 8 dimineaţa. Cînd Byrd şi oamenii lui au reuşit să ajungă înapoi pe plajă ca să vadă în ce stare era avionul lor, deja se luminase de ziuă; au descoperit că localnicii îl scoseseră pe uscat. Nu la fel de util era faptul că acum aceiaşi localnici îl jefuiau, ca şi cum ar fi fost o epavă. Pe plajă, şase bărbaţi se clătinau sub greutatea unuia dintre motoarele imense. Byrd i-a convins să ducă motorul înapoi, dar de la alte componente ale avionului putea să-şi ia adio, inclusiv de la o bucată de pînză de 12 metri pe care era scris numele avionului: *AMERICA*. Mai tîrziu s-a aflat că aceasta ajunsese să fie prinsă pe perete în cazinoul din Deauville. Avionul nu a mai fost reasamblat niciodată. Astăzi nu se mai păstrează din el decît nişte petice zdrenţuite de pînză, într-o vitrină dintr-un muzeu din Ver-sur-Mer. Se pare că pînza de 12 metri a dispărut pentru totdeauna.

În ciuda tuturor acestor boacăne, primirea de care s-a bucurat echipa lui Byrd la Paris cînd a ajuns în sfîrşit acolo (cu trenul în ziua următoare) a fost la fel de frenetică precum cea care îi fusese rezervată lui Lindbergh. „N-am mai văzut în viaţa mea atîta isterie dezlănţuită ca la Paris”, scria Balchen în memoriile sale. „Cînd am ajuns, străzile din jurul gării erau blocate de mulţime; oamenii au dat năvală spre vagon şi au spart geamurile, fiind cît pe ce să-l răstoarne”. Femeile îi acopereau cu sărutări. Mulţimea se îmbulzea atît de tare, încît este posibil ca Acosta să-şi fi fracturat atunci clavicula. Oricum, atunci a observat prima dată că îl doare. Maşina care trebuia să-i ducă la Hotel Continental nu pornea, aşa că mulţimea i-a împins pînă acolo, chiuind. „O grămadă de femei săreau pe scara vagonului, ne îmbrăţişau şi ne pupau, încît toţi aveam pe faţă numai urme de ruj”, povestea Balchen în continuare. „Jandarmii îşi agitau disperaţi braţele,

încercînd să dirijeze traficul, şi îşi făceau loc cu coatele prin mulţime pînă la maşină, rugîndu-ne şi ei să le dăm autografe.”

În America, entuziasmul era aproape la fel de mare ca şi în cazul lui Lindbergh şi cu mult mai mare decît pe vremea lui Chamberlin şi Levine. Ziarele insistau să dea un sens pozitiv fiecărui aspect al zborului. Faptul că avionul lui Byrd s-a aflat în aer timp de 43 de ore – cu aproape 25% mai mult decît îi trebuise lui Lindbergh – a fost considerat un act de eroism, şi nu un indiciu că nu reuşiseră să ajungă la destinaţie pe o rută directă. Byrd a declarat pentru *The New York Times*: „Ne simţim cît de bine se pot simţi patru oameni care au trecut prin o asemenea tensiune timp de 40 de ore”. A recunoscut sincer că mare parte din drum habar nu au avut unde se află – mărturisire ce nu avea să fie inclusă în cartea pe care a publicat-o în anul următor despre această călătorie.

Pentru că era mai mare în grad, primirea oficială organizată pentru Byrd a fost chiar mai grandioasă decît a lui Lindbergh. În cea de-a doua zi, Byrd a vizitat Les Invalides. Acolo, căpitanul Legendre, un aviator paralizat, a fost atît de impresionat de prezenţa lui Byrd, încît s-a ridicat din scaunul în care stătea şi, pentru prima oară după nouă ani, a făcut cîţiva paşi. Ţinîndu-se de mînă, el şi Byrd s-au îndreptat către mormîntul lui Napoleon, imagine care i-a făcut să lăcrimeze pînă şi pe bărbaţii în toată firea.

Se pare că America devenise o ţară a zeilor.

Iulie

Preşedintele

Nu mi-a plăcut de individul ăla încă din ziua în care s-a măritat Grace cu el şi degeaba a ajuns preşedinte al Statelor Unite, că e tot aia.

Lemira Barrett Goodhue,
soacra lui Calvin Coolidge

Capitolul 14

Pentru Warren G. Harding, vara anului 1927 nu a fost prea bună, ceea ce era, poate, oarecum surprinzător avînd în vedere că murise deja de aproape patru ani. Puţini oameni au suferit o schimbare de imagine mai rapidă şi mai totală – în sens negativ – decît cel de-al 29-lea preşedinte al Americii. Pe 2 august 1923, cînd a decedat subit, la San Francisco, aparent din cauza unei hemoragii cerebrale (deşi unii spun că de fapt cauza a fost un infarct şi alţii – o intoxicaţie cu ptomaină), era simpatizat şi admirat de mulţi. Fusese ales în 1920 cu cea mai mare majoritate de voturi din epoca modernă. Aproximativ trei milioane de oameni au venit să vadă cortegiul funerar care îl ducea înapoi la Washington. *The New York Times* a spus că aceasta era „cea mai remarcabilă manifestare a afecţiunii, respectului şi reverenţei din istoria Americii”. De fapt, atunci cînd a murit preşedintele Harding, tocmai urma să se dea în vileag faptul că nu e decît un ticălos şi un prost.

Cu trei ani înainte, nimeni din afara Congresului nici măcar nu auzise de el. Era un simplu senator de Ohio. Era proprietarul unui ziar dintr-un orăşel de provincie – şi cam aici ar fi trebuit să se oprească, cu talentele pe care le avea. Nominalizarea lui pentru preşedinţie a fost una dintre marile surprize ale epocii. S-a înîmplat doar pentru că nişte delegaţi la congresul Partidului Republican din 1920 de la Chicago au ajuns în impas, neştiind pe cine să aleagă dintr-o listă de candidaţi slabi, şi, după ce s-au tot scărpinat în cap vreo patru zile, în toiul unui val nemilos de caniculă, s-au oprit la cel mai slab dintre toţi. Singurul lucru care îl recomanda, la prima vedere, pe Harding pentru o funcţie mai înaltă era înfăţişarea lui atrăgătoare. „Arăta exact aşa cum trebuie să arate un preşedinte”, a remarcat un observator. La aproape toate celelalte capitole – inteligenţă, caracter, iniţiativă – era cel puţin submediocru. În particular era de o grosolănie care te putea lăsa cu gura căscată. Reporterul Richards Vidmer de la *The New York Times* i-a mărturisit unui prieten că l-a văzut odată pe Harding ridicîndu-se de pe scaun în mijlocul discuţiei şi urinînd fără nici o jenă într-un şemineu de la

Casa Albă. Drept candidat secundar, partidul a ales pe cineva aproape la fel de obscur şi care promitea şi mai puţin (deşi măcar era puţin mai civilizat): Calvin Coolidge.

Administraţia Harding a fost cea mai delăsătoare din epoca modernă. În ciuda faptului că a numit în cîteva funcţii oameni cărora nu aveai ce le reproşa – Herbert Hoover la Comerţ, Henry C. Wallace la Agricultură, Charles Evans Hughes la Departamentul de Stat –, pentru multe posturi a ales persoane pe care pur şi simplu le simpatiza, fără să se gîndească dacă sînt sau nu calificate pentru funcţia respectivă. Ca şef al Consiliului Rezervelor Federale l-a ales pe Daniel R. Crissinger, prieten şi vecin cu el, din Marion, Ohio; pînă atunci, încununarea carierei sale profesionale fusese funcţia de director al Marion Steam Shovel Company, care producea excavatoare acţionate cu abur. Pe post de consilier militar principal, Harding l-a ales pe Ora Baldinger, de la care familia lui îşi cumpăra înainte ziarele. Harding i-a dat surorii sale o funcţie înaltă în cadrul serviciilor publice de sănătate, iar pe soţul ei l-a făcut administrator al închisorilor federale; anterior cei doi soţi fuseseră misionari adventişti în Birmania.

Dar cel mai ciudat dintre toţi cei numiţi de el în funcţii era Charles Forbes, cu care Harding se împrietenise la un moment dat cînd călătorise în Hawaii şi despre care nu ştia aproape nimic. Numit în funcţia de şef al Biroului pentru Veterani, Forbes a reuşit în doi ani să piardă ori să bage în buzunar 200 de milioane de dolari. Şi alţi indivizi numiţi de Harding în diferite posturi au făcut vraişte finanţele de la Ministerul Justiţiei, la Interne şi la cel Naval, precum şi la un departament rămas de pe vremea Primului Război Mondial, numit Oficiul Custodelui Proprietăţilor Persoanelor Străine. Ministrul de Interne, Albert Fall, s-a lăsat corupt de doi petrolişti isteţi (cică), cedîndu-le, pentru un „împrumut” de 400 000 de dolari, nişte terenuri petrolifere. Unul dintre terenurile concesionate se afla în apropiere de Casper, Wyoming şi se numea oficial Rezerva Strategică de Petrol Nr. 3 a Forţelor Navale ale Statelor Unite, dar lumea îi spunea Teapot Dome (Domul Ceainicului) şi aşa a fost botezat şi scandalul. În total, s-a estimat că aceste acte de incompetenţă şi fărădelegi comise în timpul administraţiei Harding au costat ţara două miliarde de dolari – sumă care este mai mult decît uluitoare, mai ales dacă ne gîndim că Harding nu a fost preşedinte decît 29 de luni.

Moartea lui Harding a picat la ţanc ca să-l scape de scandaluri, aşa încît au circulat o mulţime de zvonuri că l-ar fi otrăvit soţia, ca să-i salveze

reputaţia. Adevărul e că femeia s-a comportat cam ciudat după moartea lui: s-a apucat imediat să distrugă toate hîrtiile lui şi nu a permis să se ia un mulaj pentru o mască mortuară. Ba mai mult, a refuzat cu îndărătnicie să-şi dea acordul pentru ca lui Harding să i se facă autopsia, motiv pentru care nu s-a ştiut niciodată cu certitudine care a fost cauza morţii acestuia. Tot ce se poate spune este că preşedintele se simţise rău de cînd ajunsese în California, după ce fusese în Alaska, în vacanţă. Totuşi, pe 2 august 1923 părea că îşi mai revenise, cînd, la ora 7.35 seara, în timp ce stătea de vorbă cu soţia lui în camera lor de la Hotel Palace, s-a cutremurat şi a amuţit. O clipă mai tîrziu era mort.

În noaptea cînd a devenit preşedinte, Calvin Coolidge se afla în casa în care crescuse, în Vermont, unde îi făcea o vizită tatălui său. În est era trecut de miezul nopţii, iar el şi soţia lui dormeau cînd a venit cineva de la magazinul din apropiere – unde exista singurul telefon din localitate – ca să-l anunţe că Harding a trecut la cele veşnice.

La lumina unei lămpi cu gaz – casa familiei Coolidge nu avea nici electricitate, nici apă curentă; pe vremea aceea multe case din zona rurală încă nu aveau aşa ceva –, tatăl lui Coolidge, care era notar public, l-a învestit pe fiul său în funcţia de preşedinte. În comparaţie cu alţi preşedinţi, Calvin Coolidge nu era cine ştie ce exemplar magnific. Era cam pirpiriu la trup şi cam repezit din fire. avea o faţă uscăţivă şi tindea să stea încruntat; după cum bine spunea Alice Roosevelt Longworth, arăta de parcă „mesteca o murătură”. Dacă Warren G. Harding avusese farmec, dar nu şi minte, Coolidge avea minte, dar nici un strop de farmec. Era cel mai puţin afabil şi sociabil preşedinte al epocii moderne, pe care ai fi simţit cel mai puţin nevoia să-l îmbrăţişezi – metaforic vorbind. Şi totuşi, America a ajuns să-l adore. Deşi de-a lungul anilor ’20 a făcut cît mai puţin posibil – în esenţă, cam asta a fost politica lui declarată ca preşedinte –, a creat în ţară o atmosferă cum puţini alţi preşedinţi au reuşit. Dacă anii ’20 au fost epoca cuiva, atunci au fost Epoca lui Coolidge.

Calvin Coolidge s-a născut pe 4 iulie 1872 la Plymouth Notch, un cătun izolat cu vreo 20 şi ceva de locuitori, într-o vale înaltă din Green Mountains, în centrul Vermontului. Din The Notch, cum i se spunea, se vedea o vale retrasă, aflată la vreo 20 de kilometri de Ludlow, cel mai apropiat loc de unde se putea lua contact cu lumea largă. „Era un loc care

vibra de frumuseţea naturii, de care cred că localnicii nu prea îşi dădeau seama”, scria Coolidge mai tîrziu. S-a născut în magazinul care servea şi ca oficiu poştal şi de care se ocupa tatăl său, deşi ulterior familia s-a mutat într-o casă mai mare de vizavi – casa în care dormea Coolidge în noaptea în care a aflat că este preşedinte.

Familia lui Coolidge era destul de înstărită. Tatăl lui mai deţinea şi fierăria şi o mică fermă care producea sirop de arţar şi brînză. Dar familia a avut şi multe necazuri. Mama lui Calvin a murit de tuberculoză cînd el avea doar 12 ani, tragedie care l-a afectat profund. A povestit episodul în cuvinte simple, dar foarte emoţionante în autobiografia sa:

> Cînd şi-a dat seama că sfîrşitul îi e aproape, ne-a chemat pe noi, copiii, la căpătîiul său, unde am îngenuncheat ca să ne dea ultima binecuvîntare. S-a stins peste o oră. Împlinise 39 de ani. Eu aveam 12. Am înmormîntat-o în urletele viscolului din martie. M-a copleşit cea mai mare mîhnire care poate să se abată asupra unui copil. Viaţa nu avea să mai fie niciodată la fel.

Şi nu exagera deloc. Patruzeci de ani mai tîrziu, la Casa Albă, după cum povesteşte colonelul E.W. Starling, agent al serviciilor secrete, Coolidge „comunica cu ea, vorbea cu ea, ei îi povestea toate necazurile pe care le avea”. Coolidge şi-a pierdut şi singura soră, pe iubita lui Abbie. La aproape cinci ani după moartea mamei sale, Abbie a murit în urma unei perforaţii de apendice.

În toamna anului 1891, Coolidge a intrat la Amherst, apoi la un mic colegiu cu vreo 350 de studenţi, în centrul statului Massachusetts. Coolidge era un ciudat care sărea în ochi de la o poştă. Avea părul ruginiu şi faţa inundată de pistrui. Era îngrozitor de timid, aşa că nu a reuşit să găsească nici o frăţie care să vrea să-l primească drept membru – o respingere de proporţii fără precedent. Blajinul Dwight Morrow a fost singurul care s-a împrietenit cu el. „Adesea treceau zile în şir fără să scoată nici o vorbă, în afară de strictul necesar pentru a primi de mîncare şi a-şi semnala prezenţa în clasă”, povestea mai tîrziu într-o carte de amintiri scriitorul şi omul de publicitate Bruce Barton, care a fost şi el la Amherst.

Pînă la urmă Coolidge s-a mai dat puţin pe brazdă şi chiar a fost primit într-o frăţie, dar socializarea nu a fost niciodată punctul lui forte. În schimb, era foarte muncitor şi a absolvit printre primii. După Amherst, a plecat la Northampton, pe celălalt mal al fluviului Connecticut, unde a studiat dreptul în birourile firmei de avocatură Hammond & Field, condusă tot de

nişte absolvenţi de Amherst. În 1899 a candidat cu înflăcărare pentru un post de consilier şi a cîştigat. Era începutul unei lungi cariere politice. În 1905 s-a însurat (în ciuda obiecţiilor isterice ale mamei ei, care îl considera cam vai de capul lui) cu o profesoară de la şcoala de surzi, Grace Goodhue, care era şi ea tot din Vermont, pe care o cunoscuse în Northampton şi care era pe atît de extrovertită pe cît era el de reţinut. Grace l-a susţinut foarte mult şi ea era cea care întreţinea conversaţia cînd trebuiau să socializeze. El era nebun după ea; îi spunea „Mama”.

Cu Grace alături, Coolidge şi-a început lungul urcuş pe treptele ierarhiei politice. Mai întîi a devenit primar în Northampton; apoi membru al legislativului din Massachusetts, Curtea Generală; după aceea viceguvernator; iar în cele din urmă, în 1918, guvernator. În toate aceste funcţii, s-a remarcat ca un om sîrguincios, cumpătat şi zgîrcit la vorbă, calităţi pentru care locuitorii Noii Anglii l-au îndrăgit. Austeritatea vieţii sale personale era legendară. În 1906 s-a mutat cu Grace într-un duplex modest din Massasoit Street, în Northampton, şi toată viaţa a locuit cu chirie în apartamente modeste.

În 1919 la Boston a avut loc o faimoasă grevă a poliţiştilor. Aceştia erau plătiţi cu doar 20 de dolari pe săptămînă, din care trebuiau să-şi cumpere inclusiv uniformele, aşa că nemulţumirile lor erau întemeiate, însă felul cum au procedat a fost dezaprobat de opinia publică şi a lăsat Bostonul la cheremul infractorilor. Timp de două zile, străzile au fost bîntuite de găşti care jefuiau şi intimidau cetăţeni nevinovaţi, iar hoţii şi-au făcut de cap. Pentru că autorităţile municipale nu au reuşit să controleze situaţia, a intervenit Coolidge, care era guvernator. Într-o demonstraţie de forţă care nu îi era deloc caracteristică, a convocat gărzile de voluntari, i-a demis pe grevişti şi a angajat alţi poliţişti. „Nimeni, nicăieri, niciodată nu are dreptul să facă grevă dacă asta pune în pericol siguranţa populaţiei”, a declarat el – singura dată în viaţa lui, din cîte s-ar părea, cînd a făcut o afirmaţie care a avut ecou. Prin felul cum a acţionat, a ajuns cunoscut în toată ţara, fiind nominalizat drept candidat la funcţia de vicepreşedinte pentru Harding în anul următor.

Este corect să spunem că, în calitate de vicepreşedinte, nu prea a impresionat pe nimeni, nici măcar din cadrul administraţiei. Theodore Roosevelt Jr, ministrul adjunct al Marinei Militare, a spus că a participat la nenumărate şedinţe ale cabinetului la care a fost prezent şi Coolidge şi nu îşi aminteşte ca acesta să fi scos vreo vorbă.

În august 1923, cînd naţiunea a aflat că Harding murise şi preşedinte era acum necunoscutul Coolidge, multora nu le-a venit să-şi creadă urechilor. Unii chiar s-au revoltat. Oswald Garrison Villard, editorul revistei *The Nation*, scria: „Nu cred că ea [funcţia de preşedinte] a căzut vreodată în mîinile unui om atît de rece, de îngust la minte, de reacţionar, de neinteresant, de ignorant sau care a făcut atît de puţin ca s-o cîştige precum Calvin Coolidge". Şi totuşi, în scurt timp Coolidge le-a devenit simpatic multora, aproape în ciuda lui. Bizareriile sale au ajuns să fie îndrăgite de cetăţeni, care adesea le mai şi înfloreau în tot felul de anecdote. Cea mai celebră trăsătură a sa era taciturnitatea. Există o întîmplare povestită şi răspovestită, care nu a fost niciodată confirmată, despre o femeie care stătea lîngă el la un dineu şi care la un moment dat a răbufnit: „Domnule preşedinte, am o prietenă care a pus pariu cu mine că n-o să reuşesc să scot de la dumneavoastră nici trei vorbe în seara asta". „Aţi pierdut", cică i-ar fi răspuns preşedintele.

Totuşi, cert este că preşedintele şi doamna Coolidge au asistat odată la nouă reprize ale unui meci de baseball disputat de Washington Senators fără să vorbească decît o singură dată, cînd Coolidge a întrebat-o cît e ceasul şi ea a răspuns: „4.24". Altă dată, o femeie care stătea lîngă el la un dineu oficial, sperînd să lege o conversaţie, l-a întrebat dacă nu s-a săturat de toate dineurile astea pe care este nevoit să le suporte. Ridicînd din umeri, Coolidge i-a zis: „Tre' să mănînc şi eu undeva", după care s-a întors spre farfuria lui. Deloc surprinzător, era poreclit Cal Tăcutul.

Totuşi, în anumite contexte, Coolidge putea fi mult mai comunicativ – „aproape vorbăreţ", cum scria unul dintre biografii săi. De două ori pe săptămînă organiza conferinţe de presă în particular în care se întîlnea cu corespondenţi şi vorbea liber şi uneori chiar cu însufleţire, deşi toate comentariile sale erau neoficiale şi toate întrebările trebuiau să-i fie trimise în prealabil şefului său de cabinet, un tip al cărui nume semăna cu al şarlatanului W.C. Fields: C. Bascom Slemp.

Excentricităţile sale din viaţa privată erau şi mai surprinzătoare decît cele observate cînd era în public. Potrivit lui Arthur M. Schlesinger Jr, în timp ce lua micul dejun, îi plăcea ca valetul lui să-i maseze scalpul cu vaselină. Era aşa de ipohondru, încît adesea se oprea din ceea ce făcea ca să-şi ia pulsul. Îl punea pe medicul Casei Albei să-l consulte în fiecare zi, indiferent dacă se simţea rău sau nu. Cei care lucrau direct cu el au învăţat să se ferească de accesele lui de „pură ticăloşie", ca să-l citez pe răbdătorul

lui asistent Wilson Brown, cînd nu se dădea în lături să le facă tuturor viaţa un iad. Odată, pe cînd erau în Florida, secretarul de stat, Frank B. Kellogg, l-a rugat pe Brown să se intereseze ce haine ar trebui să poarte la o paradă organizată în Palm Beach a doua zi. Kellogg era prea speriat de toanele lui Coolidge ca să-l întrebe el, aşa că s-a dus Brown la reşedinţa acestuia. Mai tîrziu Brown scria:

> Am găsit-o pe doamna Coolidge tricotînd liniştită în timp ce preşedintele era ascuns în spatele unui ziar. Cînd i-am zis că domnul Kellogg întrebase dacă, la parada care urma să aibă loc în oraş, delegaţii trebuie să poarte joben şi frac sau pălării de pai şi haine lejere, a răspuns fără să-şi ridice ochii din ziar: „Treaba lui". „Hai, Calvin", a zis doamna Coolidge, „nu poţi să-i transmiţi un asemenea mesaj secretarului de stat". Nervos, domnul Coolidge a lăsat ziarul, s-a uitat urît la mine şi a spus: „Tu cu ce crezi că ar trebui să mă îmbrac?".
> L-am sfătuit să poarte o pălărie de pai şi haine lejere.
> Atunci s-a răstit: „Zi-i lui Kellogg să-şi ia joben!".

Nimeni nu a transformat inerţia în virtute cu mai mult succes decît Calvin Coolidge cît timp a fost preşedinte. Nu făcea nimic decît dacă era absolut necesar, preferînd să se afunde într-o „trîndăveală stoică, neobosită, alertă", cum spunea politologul Walter Lippmann. A refuzat chiar şi să promoveze Săptămîna Naţională a Educaţiei în 1927, pe motiv că nu era nevoie să facă preşedintele aşa ceva. În ultimii ani a apărut o opinie revizionistă conform căreia Coolidge ar fi fost de fapt mai şiret şi mai dinamic decît a rămas în istorie. Ce să zic, aşa o fi. Ceea ce se poate spune cu siguranţă este că prezida o economie în plină dezvoltare şi nu a făcut nimic care ar fi putut s-o stînjenească.

Nu s-ar putea zice că indolenţa calculată este o politică bună, dar în cea mai mare parte a mandatului său nu a fost nici o politică proastă. Cum pieţele creşteau întruna, el nu a făcut decît să nu stea în calea lor. Sub privirile îngăduitoare ale lui Coolidge, valoarea Wall Streetului a crescut de peste două ori şi jumătate. Deloc surprinzător, succesul economiei a făcut minuni cu popularitatea lui Coolidge. Cum scria ziaristul Henry L. Stoddard în 1927, „le inspiră tuturor cetăţenilor o încredere profundă că totul va fi bine în ţara asta cît timp va fi el la Casa Albă". Asta s-a numit „prosperitatea lui Coolidge", ca şi cum ar fi fost un dar făcut naţiunii de el personal.

De asemenea, Coolidge era un om ireproşabil din punct de vedere moral şi cinstit pînă în vîrful unghiilor – calităţi care au ajuns să pară cu atît mai de preţ şi mai nobile atunci cînd au izbucnit scandalurile legate de administraţia Harding. Teapot Dome şi celelalte păcate ale lui Harding au consumat o mare parte din timpul Congresului şi al tribunalelor pînă la sfîrşitul deceniului, iar în vara anului 1927 încă făceau valuri. Pe 6 iulie, Albert Fall, ministrul de Interne, şi un magnat al petrolului, Edward L. Doheny, au fost în sfîrşit trimişi în judecată, la Washington, DC, fiind acuzaţi de luare şi dare de mită – acuzaţii cu care se luptau încă de la moartea subită a lui Harding.

Doheny a fost achitat. Partenerul său Harry Sinclair, care era şi el judecat pentru corupţie în 1927, ar fi scăpat şi el nepedepsit, dar a făcut o greşeală: a angajat 12 detectivi de la agenţia William Burns, punîndu-i să-i urmărească pe juraţi ca să afle dacă vreunul dintre ei putea fi mituit, şantajat sau influenţat într-un fel sau altul. Sinclair a fost achitat de acuzaţiile de corupţie, dar pentru încercarea de a-i mitui pe juraţi a fost condamnat la şase luni şi jumătate de închisoare. A primit încă trei luni pentru ultraj deoarece a refuzat să răspundă la întrebările unei comisii a Senatului care ancheta scandalurile legate de concesionarea terenurilor petrolifere. Pentru cei cărora le place să creadă că pungaşii nu au cum s-o ducă bine la nesfîrşit, Sinclair este un contraexemplu supărător. După scurta perioadă de detenţie, a transformat Sinclair Oil în una dintre cele mai mari companii petroliere din ţară, a făcut avere furnizînd armatei produse chimice în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, a devenit copatron al echipei de baseball St. Louis Browns şi, după cum scria admirativ în *American Dictionary of National Biography*, a devenit „unul dintre cei mai respectaţi lideri în afaceri din Statele Unite”. Cînd a murit, în 1956, companiile lui valorau 700 de milioane de dolari.

Ministrul Marinei, Edwin Denby, care a fost şi el implicat în scandalul Teapot Dome, a fost obligat să demisioneze din cabinet, însă nu a fost niciodată pus sub acuzare. În cele din urmă Fall a fost găsit vinovat de corupţie şi condamnat la nouă luni de închisoare – prima dată cînd un ministru era condamnat pentru o infracţiune gravă. La puşcărie a ajuns şi colonelul Thomas W. Miller, care primise mită cît timp ocupase funcţia de custode al proprietăţilor persoanelor străine. Harry M. Daugherty, procurorul general, a fost nevoit să-şi dea demisia pentru că ar fi primit mită. Probabil că ar fi trebuit să ajungă la închisoare, dar a scăpat de

condamnare în urma unui proces care s-a judecat în 1927. Prietenul apropiat al lui Daugherty, Jess Smith, a fost găsit mort, cu un glonţ în cap; s-a declarat că a fost vorba despre sinucidere, dar alţii au sugerat public că ar fi fost omorît.

Charles Forbes, care pierduse 200 de milioane de dolari la Biroul pentru Veterani, dintre care nu se ştie cît a băgat în buzunar, a fost amendat cu 10 000 de dolari şi condamnat la doi ani de închisoare. În vara anului 1927 se afla la Leavenworth, dar avea să fie eliberat în noiembrie, după doar un an şi opt luni de detenţie.

În autobiografia sa, Coolidge a fost extrem de evaziv în legătură cu toate acestea. Nici nu a pomenit de Teapot Dome, iar despre ultimele zile ale lui Harding atît a avut de zis:

> Nu ştiu ce anume îi cauzase problemele de sănătate. Ce ştiu este că povara preşedinţiei este foarte grea. Mai tîrziu s-a dat în vileag că a descoperit că unii dintre cei în care avusese încredere îl trădaseră şi că fusese forţat să le ceară socoteală. Se ştie că această descoperire l-a mîhnit foarte tare, poate mai mult decît a putut îndura. Eu nu l-am mai văzut niciodată. În iunie a plecat în Alaska şi apoi – veşnicia.

Cu toate că Harding nu a fost implicat personal în nici unul dintre aceste acte de corupţie – singura lui vină era că a fost un prost –, reputaţia lui a fost distrusă. În vara anului 1927 părea că a atins nivelul cel mai de jos. Apoi s-a dus la vale şi mai tare.

În iulie, o tînără atrăgătoare din cercul lui de cunoştinţe intime, o anume Nan Britton, a publicat o carte de-a dreptul şocantă intitulată *The President’s Daughter*. Povestea era needificatoare, dar irezistibilă. Pe vremea cînd încă era elevă, în Marion, Ohio, domnişoara Britton se înamorase de chipeşul prieten al tatălui ei, impunătorul domn Harding, proprietar al ziarului *The Marion Star*. Harding era cu 31 de ani mai în vîrstă decît Nan şi oricum avea deja o aventură cu prietena cea mai bună a soţiei sale – chiar că a fost cam nemernic –, aşa că nu părea dispus să se încurce şi cu fetişcana.

Dar apoi domnişoara Britton a făcut un lucru căruia Warren Harding i-a fost mereu foarte greu să-i reziste: a devenit femeie. Peste un timp, cînd s-a întîlnit din nou cu ea, i-a căzut imediat cu tronc. Domnişoara Britton atît a aşteptat. Au început o relaţie pătimaşă. Harding era acum un politician de succes, iar domnişoara Britton îl însoţea adesea în turneul electoral, dîndu-

se drept nepoata lui. Pe 22 octombrie 1919 a născut o fetiţă, Elizabeth Ann, în Asbury Park, New Jersey. Nan Britton avea 23 de ani, el 54. Cinstit, Harding a întreţinut-o pe Nan, plătindu-i în mod regulat cîte 100 sau 150 de dolari. A continuat relaţia cu ea şi atunci cînd cariera lui politică a luat avînt, dar nu a văzut niciodată copilul. Odată cu moartea lui subită, au secat şi banii care ajungeau la Nan Britton. Atunci cînd familia lui Harding a refuzat să-i mai dea bani, ea s-a hotărît să dezvăluie totul într-o carte.

Nici o editură mare nu a vrut să se atingă de ea, aşa că Nan Britton a înfiinţat o editură special pentru asta, Elizabeth Ann Guild. Chiar şi atunci, susţinea ea, primea scrisori anonime de ameninţare, i s-a tăiat telefonul şi un camion care transporta plăcile tipografice ale cărţii a fost incendiat. În iulie 1927, cînd a apărut *The President's Daughter*, reputaţia lui Harding deja părea să fi atins cel mai de jos nivel posibil, dar acum cititorii aflau exact ce nemernic fără scrupule fusese.

Pasajele cele mai apreciate de toate familiile de americani erau cele referitoare la întîlnirile lor amoroase din interiorul Casei Albe. Domnişoarei Britton nu îi lipsea candoarea. Povestea cum preşedintele, arzînd de dorinţă, a înghesuit-o în:

> …singurul loc unde, spunea el, credea că ne-am putea săruta în siguranţă. Era vorba despre o mică debara din anticameră, un loc evident destinat pălăriilor şi paltoanelor, dar care era gol de fiecare dată cînd l-am folosit, căci am mai ajuns acolo de multe ori în timpul vizitelor mele la Casa Albă, iar în întunericul acelui spaţiu nu mai mare de jumătate de metru pătrat preşedintele Statelor Unite făcea amor cu iubita lui.

Se mai întîlneau şi prin apartamentele amicilor lui Harding.

Cartea lui Nan Britton era o combinaţie de amănunte extrem de puţin probabile (că Harding i-ar fi trimis scrisori de dragoste lungi de pînă la 60 de pagini) şi descrieri fără îndoială exacte ale interiorului Casei Albe (mai ales văzută de la parter).

Cartea era atît de scandaloasă, încît puţine publicaţii au scris recenzii despre ea. Multe librării le-o ofereau clienţilor doar la cerere. Multe altele refuzau categoric s-o vîndă. Chiar şi aşa, cartea s-a vîndut în 50 000 de exemplare în primele şase luni, cu cinci dolari bucata, pe vremea cînd cinci dolari erau o grămadă de bani. (Jumătate din banii cu care era plătit Lindbergh pe zi pe vremea cînd livra poşta par avion, de pildă.) Una dintre puţinele publicaţii în care a mai apărut cîte o recenzie – deşi abia la trei luni

după ce cartea se epuizase – a fost *The New Yorker*. În această recenzie, Dorothy Parker a numit-o „cea mai uimitoare carte care a ajuns pînă acum în mîinile mele tremurătoare… Căci, atunci cînd domnişoara Britton se apucă de făcut dezvăluiri, apoi dezvăluie, frate, nu glumă!”.

Toate acestea nu s-ar fi putut nimeri într-un moment mai prost pentru amintirea lui Warren Harding. În orăşelul lui natal fusese ridicat un memorial sub formă de rotondă de mari dimensiuni, iar ceremonia fusese programată pentru 4 iulie. Ca preşedinte în exerciţiu al aceluiaşi partid, tradiţia şi eticheta îl obligau pe Calvin Coolidge să dezvelească monumentul, dar, din cauza scandalului de prost gust care izbucnise, a refuzat să meargă. Drept urmare, ceremonia a fost amînată pe termen mai mult sau mai puţin nedefinit – o grea umilinţă pentru familia Harding. (Pînă la urmă, în 1931, dezvelirea monumentului a fost făcută de Herbert Hoover, despre care se spunea că s-ar fi dus şi dacă era vorba să se deschidă un sertar.)

Coolidge a sărbătorit ziua de 4 iulie – cînd, întîmplător, împlinea 55 de ani – în Dakota de Sud, unde se distra de minune. Drept recunoştinţă pentru publicitatea pe care i-o făcea alegîndu-l ca destinaţie de vacanţă, statul Dakota de Sud i-a oferit în dar de ziua lui un costum de cowboy şi un cal, Kit. Calul a fost descris eufemistic drept „energic”, dar în realitate era nărăvaş de-a dreptul. Preşedintele, care nu se pricepea deloc la călărie, a fost ţinut cu prudenţă departe de cal. Aşa că şi-a îndreptat, încîntat, atenţia către celălalt cadou, costumul format dintr-o pălărie de cowboy, o cămaşă de un roşu-aprins, o ditamai bandană albastră, pantaloni de piele, cizme şi pinteni. Coolidge s-a retras ca să se schimbe şi peste cîteva minute a reapărut costumat din cap pînă în picioare, puţin stîngaci, zornăind din pinteni. Arăta ridicol, dar foarte mîndru de el şi a pozat fericit în faţa fotografilor, cărora nu le venea să creadă ce noroc dăduse peste ei. „Era una dintre marile scene comice din istoria Americii”, scria Robert Benchley în *The New Yorker* în acea săptămînă.

Lui Coolidge îi plăcea la nebunie costumul şi l-a purtat de cîte ori a putut în vara aceea. Potrivit personalului de la cabană, se îmbrăca adesea cu el seara, după ce îşi încheia îndatoririle mai formale din ziua respectivă, iar timp de cîteva ore înceta să mai fie cel mai important om din America, devenind un simplu văcar fericit.

Capitolul 15

În vreme ce preşedintele Coolidge se juca de-a cowboy-ul în Black Hills, la capătul celălalt al ţării şi cu totul în afara sferei lui de interese, patru bancheri de diferite naţionalităţi puneau, neştiuţi de nimeni, bazele prăbuşirii bursei şi ale Marii Depresiuni care a urmat. Desigur, nu asta a fost intenţia lor şi nici nu se aşteptau să se întîmple aşa ceva, dar s-a întîmplat.

Indivizii în chestiune erau următorii: Benjamin Strong, guvernator al Băncii Rezervelor Federale din New York; sir Montagu Norman, guvernator al Bank of England; Hjalmar Schacht, preşedinte al Reichsbank din Germania; şi Charles Rist, viceguvernator al Banque de France. Pentru nişte oameni atît de importanţi, erau o adunătură cam pestriţă. Unul era pe moarte, altul era un ciudat, al treilea avea să fie nazist, iar ultimul era destul de normal, dar asta nu prea conta în situaţia de faţă.

S-au întîlnit la reşedinţa din Long Island a lui Ogden Livingston Mills, un republican bogat care nu demult fusese învins (mai exact, bătut măr) de Al Smith în cursa pentru funcţia de guvernator al statului New York. Ca un fel de premiu de consolare, Mills fusese numit subsecretar al Trezoreriei la Washington. Pînă la urmă avea să-i succeadă lui Andrew Mellon în funcţia de secretar al Trezoreriei – ca o ironie a sorţii, tocmai la timp ca să se confrunte cu dezastrul declanşat acum de oaspeţii săi bine intenţionaţi, dar nechibzuiţi.

Probabil că bancherii se simţeau ca acasă, căci uriaşa reşedinţă pătrăţoasă a lui Mills arăta mai degrabă ca o bancă centrală decît ca o locuinţă confortabilă. Înconjurată de grădini simetrice, se afla în una dintre cele mai bune zone de pe „Coasta de Aur”, o fîşie de plajă din nord-vestul insulei, unde erau vreo şase sute de domenii întinse pe dealurile domoale şi ţărmul dantelat al comitatelor Nassau şi Suffolk. Cele mai bogate familii din America – Vanderbilt, Du Pont, Astor, Whitney, Morgan, Hearst, Frick – aveau case de vacanţă aici. Unele dintre acestea erau imense. Un bancher, Otto Kahn, avea un castel cu 170 de camere, printre care şi o sufragerie care putea găzdui 200 de invitaţi. Pe domeniul lui erau şi un teren de golf cu 18

găuri şi o grădină zoologică privată. Considerînd că peisajul nu este suficient de grandios, Kahn a pus să i se ridice şi un muntícel. Alţi proprietari ai terenurilor de pe Coasta de Aur au cumpărat şi au ras de pe faţa pămîntului sate întregi numai ca să nu le strice priveliştea şi cel puţin unul dintre ei a pus să se instaleze porţi pe o şosea publică pentru ca oamenii de rînd să nu mai ajungă pe plaja spre care dădea domeniul lui.

Domeniul lui Mills se afla la doar 16 kilometri de aerodromul Roosevelt şi cam pe traseul tuturor zborurilor transatlantice realizate de curînd. Comandorul Byrd şi echipajul lui zburaseră cu *America* pe deasupra domeniului cu doar două zile înainte de sosirea bancherilor. Vestea despre amerizarea lui Byrd la Ver-sur-Mer şi despre primirea triumfală de la Paris a umplut ziarele zile de-a rîndul, lucru de care bancherii au fost mulţumiţi pentru că mai distrăgea atenţia de la ei. Erau foarte secretoşi de fel.

Gazda întîlnirii era Benjamin Strong. În vîrstă de 55 de ani, era un bărbat înalt şi chipeş, dar viaţa lui era „plină de suferinţe ascunse şi avea o sănătate şubredă”, ca să-l citez pe istoricul John Brooks. În vara anului 1927 avea aerul istovit şi uşor hăituit al unui om care se lupta de mult şi în zadar cu o boală fatală. În cazul lui, era vorba despre tuberculoză.

Viaţa personală şi cea profesională ale lui Strong erau într-un contrast izbitor. Născut în 1872 într-o veche familie cu pretenţii, dar cam scăpătată, din nordul statului New York, nu şi-a permis să meargă la colegiu, aşa că s-a angajat la o bancă din Manhattan. Graţie firii sale agreabile şi autorităţii naturale, a urcat constant în ierarhie, dar ascensiunea sa a fost accelerată considerabil după 1898, cînd s-a mutat împreună cu soţia şi proaspăta lui familie în Englewood, New Jersey, unde s-a împrietenit cu mai mulţi finanţişti promiţători de la J.P. Morgan & Co., în special cu Henry Davison, Thomas Lamont şi (ulterior) Dwight Morrow. Cu ajutorul noilor sale relaţii, Strong a devenit director, apoi preşedinte al Bankers’ Trust Company, iar în cele din urmă a fost numit şef al Băncii Rezervelor Federale din New York când s-a înfiinţat aceasta, în 1913.

Din păcate, nu a fost la fel de fericit şi în viaţa personală. Soţia lui, care suferea de depresie cronică, s-a sinucis în 1905, lăsîndu-l cu patru copii mici, dintre care unul a murit de scarlatină în anul următor. Doi ani mai tîrziu, Strong s-a recăsătorit, dar nici această căsnicie nu a fost mai fericită: a doua lui soţie l-a părăsit în 1916, mutîndu-se în California cu cei doi copii ai lor. În acelaşi timp, a fost diagnosticat cu tuberculoză, trebuind să

petreacă lungi perioade la aer curat, în Colorado. Cît a stat acolo, a legat o relaţie cu o tînără, şi ea bolnavă de TBC, care s-a sinucis într-un mod groaznic, bînd soluţie pentru lustruit încălţări. În mod clar, viaţa acestui om nu era deloc roz. În vara anului 1927, tocmai se întorsese dintr-un concediu de şase luni.

Măcar îi era alături prietenul lui cel mai bun, Montagu Norman de la Bank of England. Strong şi Norman erau atît de apropiaţi, încît adesea îşi petreceau şi vacanţele împreună, de obicei în Maine sau în sudul Franţei. Norman era cam ciudat ca prieten, dar şi mai ciudat ca guvernator al unei bănci centrale. Avînd o structură psihică fragilă şi agitată, era „un om bizar şi singuratic”, „extrem de nevrotic şi aproape imposibil de mulţumit”, cum spuneau doi dintre numeroşii săi biografi. Purta „un barbişon extrem de combativ”, cum îl descria revista *Time* în 1927, şi avea o pasiune pentru pălăriile cu boruri mari şi pelerinele largi, care îl făceau să arate ca o combinaţie de spion din Europa Centrală şi scamator de mîna a doua. Era antisemit convins, lucru oarecum surprinzător avînd în vedere că, cică, se trăgea din nişte sefarzi din Europa de Sud.

Printre multe alte excentricităţi, călătorea întotdeauna incognito, chiar şi atunci cînd nu exista nici un motiv plauzibil ca să facă asta. De obicei se dădea drept „profesorul Clarence Skinner”, spre consternarea ocazională a adevăratului profesor Clarence Skinner. Era foarte înclinat spre depresii nervoase extravagante. De fiecare dată cînd se simţea „mizerabil”, cum zicea el, zăcea în pat zile sau chiar săptămîni în şir. Ba chiar nu a lucrat deloc între 1911 şi 1913, după ce psihiatrul elveţian Carl Jung l-a diagnosticat, în mod surprinzător şi eronat, ca suferind de sifilis în ultimul stadiu, zicîndu-i că nu mai are decît vreo cîteva luni de trăit. Mai probabil, era cel puţin uşor bipolar. Atunci cînd intra în starea de euforie, încrederea lui nu avea limite. „Eu nu am raţionamente”, l-a corectat odată pe un prieten. „Eu am instincte.”

Norman locuia singur (dar avea şapte servitori) într-o casă întortocheată din Holland Park, în vestul Londrei; Herbert Hoover i-a fost vecin mai mulţi ani. Nu dădea aproape niciodată interviuri, nu ţinea discursuri şi socializa numai rareori. În casa lui era şi un salon de muzică în care aveau loc uneori mici concerte, el fiind singurul spectator. Făcea parte dintr-o familie care se lăuda cu realizări excepţionale. Fratele lui a ajuns preşedinte al postului de radio BBC. Tatăl său era partener la Martins Bank, pe atunci una dintre cele mai mari bănci britanice, iar ambii lui bunici

fuseseră directori ai Bank of England, unul devenind mai tîrziu şi guvernator.

În tinereţe, Norman nu părea că promite prea mult. Lucra la banca familiei şi era destul de capabil, dar lipsea perioade lungi, cînd călătorea sau avea căderi nervoase. În cea mai lungă perioadă în care nu a avut probleme de sănătate, a lucrat patru ani la o bancă comercială din New York. În timpul Războiului Burilor s-a înrolat cu gradul de căpitan în armata britanică şi, probabil spre uimirea tuturor celor care îl cunoşteau, şi-a făcut datoria cu atîta vitejie, încît a fost decorat cu Ordinul Serviciului Militar Meritoriu, cea mai înaltă distincţie pe care o poate primi un ofiţer (dar apoi, după cum era de aşteptat, boala sa a recidivat). În 1915, la vîrsta destul de înaintată de 44 de ani, Norman a ajuns să lucreze la Bank of England, unde i-a impresionat aşa de tare pe oameni cu inteligenţa sa redutabilă şi cu minuţiozitatea sa, încît în mai puţin de cinci ani era guvernator.

Am putea spune fără să greşim prea mult că Bank of England nu mai avusese niciodată un şef atît de imprevizibil. Adesea, atunci cînd se simţea deprimat, lipsea brusc de la muncă perioade îndelungate – odată a plecat în Africa de Sud pentru trei luni – fără să dea nici o explicaţie ori să-şi ia la revedere, lăsîndu-şi subordonaţii să se ocupe de afacerile băncii aşa cum ar fi trebuit s-o facă şi dacă el ar fi fost acolo. Alteori pleca împreună cu mama lui în Elveţia sau în Franţa, la una dintre numeroasele clinici administrate de un francez carismatic pe nume Emile Coué. Farmacist din Nancy, Coué a devenit extrem de popular în anii ’20 inventînd o metodă de dezvoltare personală pe care o numea autosugestie. Sistemul lui Coué, pe care acesta îl explica într-o broşurică intitulată *Autocontrolul prin sugestie conştientă* care a avut un succes răsunător, se baza pe ideea simplă de a te gîndi la tine în termeni exclusiv pozitivi şi de a repeta de nenumărate ori o frază-cheie: „Cu fiecare zi care trece, mă simt din ce în ce mai bine, în toate sensurile”[1].

Cartea lui Coué nu avea decît 92 de pagini, majoritatea conţinînd mărturii ale clienţilor săi topiţi de admiraţie. Adepţii tehnicii lui Coué – al căror număr a ajuns în cele din urmă să fie de ordinul milioanelor – afirmau că marele om era în stare să vindece aproape orice boală: maladia lui Bright, sinuzita, neurastenia, tumorile cerebrale, chiar şi nimfomania şi picioarele diforme. Un client extaziat a pretins că a scăpat de o belea care îl chinuise toată viaţa: dificultatea de a digera căpşuni. Altul s-a lepădat voios de cleptomanie. La mijlocul anilor ’20, Coué avea clinici în toată Europa şi America de Nord.

Din nefericire, în vara anului 1926 francezul mărunţel a murit în urma unui atac de cord, iar asta sugera cumva ideea că gîndirea pozitivă, oricît de conştiincios ai aplica-o, nu vindecă chiar orice. Mişcarea şi-a pierdut din avînt şi Norman a recăzut în ipohondria lui cronică, cu care oricum părea să se simtă mai în largul lui. Cînd nu practica metoda Coué, Norman era mare amator de spiritism şi ocultism. Odată i-a zis unui coleg că putea trece prin ziduri. În mod paradoxal, toate acestea nu au făcut decît să-i crească reputaţia de mare vrăjitor al finanţelor.

Al treilea membru al grupului era Hjalmar Horace Greeley Schacht, preşedinte al Reichsbank din Germania, care îşi datora memorabilul nume faptului că, în tinereţe, tatăl său locuise cîţiva ani în America, unde ajunsese să-l admire pe bătăiosul ziarist Horace Greeley. Hjalmar Schacht a devenit mai tîrziu un susţinător servil al lui Adolf Hitler (mergînd pînă acolo încît a adoptat chiar şi o mustăcioară comică *à la* Hitler) şi ministru al Economiei în timpul naziştilor. După cum spunea un observator, „dr. Schacht le-a conferit legitimitate brutelor lui Hitler".

În 1927 era erou naţional, căruia i se atribuia meritul de a fi ghidat Germania prin cea mai mare criză economică din istoria sa. Cu patru ani înainte, în ianuarie 1923, din cauza întîrzierii plăţii reparaţiilor de război, francezii, exasperaţi, au ocupat Ruhrul, o zonă a Germaniei cu o mare concentrare industrială. Rezultatul a fost o hiperinflaţie ameţitoare. Cursul de schimb, care fusese de vreo patru mărci la dolar înainte de război, a urcat acum vertiginos la 600 000 de mărci la dolar. În vară, rata de schimb era de 630 de miliarde de mărci la dolar şi inflaţia creştea atît de rapid, încît preţurile se dublau de la o zi la alta, uneori chiar de la o oră la alta. Oamenii trebuiau să-şi care bancnotele cu roaba sau cu vreun cărucior ca să facă pînă şi cele mai simple tranzacţii. Costa zece miliarde de mărci ca să trimiţi o scrisoare. Biletul de tramvai care costase o marcă în 1914 ajunsese acum la 15 miliarde. Cu pensiile nu mai puteai face nimic. Oamenii au descoperit că economiile strînse cu grijă o viaţă întreagă nu le mai ajungeau acum nici ca să cumpere o ceaşcă de cafea. Pînă la urmă, în toiul nebuniei, preţurile au crescut de 1 422 900 000 000 de ori faţă de nivelurile la care fuseseră cu zece ani înainte.

În ultima săptămînă din noiembrie 1923, Germania a înlocuit *Reichsmark* cu o nouă monedă, *Rentenmark*. În mod miraculos, strategia a avut efectul dorit şi inflaţia a scăzut la niveluri mai uşor de gestionat şi mai puţin isterice. Printr-o coincidenţă extraordinară, exact în ziua în care s-a

realizat această schimbare, Rudolf Havenstein, preşedintele Reichsbank, a căzut din picioare şi a murit pe loc. Succesorul lui a fost Hjalmar Schacht. Pentru că s-a nimerit la fix, Schacht a cules toate laudele pentru reinstituirea stabilităţii în economia Germaniei, fiind aclamat pe vecie ca un geniu financiar.

O a doua consecinţă, ulterioară, a ocupării Ruhrului de către Franţa şi a încrîncenării generate astfel a fost ascensiunea la putere a lui Adolf Hitler. Unii istorici susţin că naziştii nu ar fi putut pune mîna pe putere fără legitimitatea pe care le-a conferit-o Schacht şi fără măiestria lui în domeniul finanţelor. După al Doilea Război Mondial, Schacht a fost judecat în procesul de la Nürnberg. În apărarea lui, Schacht a afirmat că fusese împotriva persecutării evreilor şi că nu intrase niciodată în partidul nazist. Credea în deposedarea evreilor de toate drepturile, dar nu şi în uciderea lor, ceea ce, la vremea aceea, îl făcea să fie aproape un om luminat în Germania. A fost achitat şi a trăit pînă în 1970. Şi el se înţelegea bine cu Norman. Pentru întîlnirea din Long Island, au călătorit împreună spre America, sub nume false, la bordul *Mauretaniei*.

Al patrulea membru al adunării era Charles Rist, un economist de origine elveţiană şi fost profesor de drept la Sorbona care era viceguvernator la Banque de France. Guvernatorul, Emile Moreau, nu ştia deloc engleză, aşa că l-a trimis pe Rist în locul lui. Chel şi serios, Rist era extrem de respectabil, dar la întîlnirea aceea era outsiderul. Lucra la Banque de France doar de un an, aşa încît ceilalţi trei nu îl cunoşteau prea bine.

Fireşte, fiecare dintre ei a adus cu sine, într-o anumită măsură, atitudinea, interesele şi prejudecăţile naţiei sale. Franţa avea un an extrem de prost. Cetăţenii săi se considerau săraci şi simţeau că nu sînt trataţi cum se cuvine; dispariţia lui Nungesser şi Coli fusese o lovitură psihologică dureroasă. La nivel oficial, Banque de France avea suspiciuni faţă de Norman, fiind convinsă că acesta ar vinde într-o clipită restul Europei dacă aşa putea menţine statutul Londrei de centru al finanţelor globale. Cît despre Marea Britanie, aceasta tocmai scăpase de o costisitoare grevă generală şi era chinuită şi uluită de incapacitatea sa de a-şi recîştiga supremaţia de altădată pe scena mondială. Norman era furios pe francezi pentru că ar fi pus la cale în taină, dar în mod insistent epuizarea rezervelor de aur ale britanicilor, iar ca să-şi arate nemulţumirea, deocamdată refuza să vorbească cu vreun francez în franceză. Germania era pur şi simplu istovită. Nu numai că fusese împovărată cu plata unor reparaţii care o paralizau, ci

fusese privată în mare măsură şi de capacitatea sa de a cîştiga valută. Puterile aliate îi confiscaseră o bună parte din nave, de pildă. Un lucru de care multă lume nu îşi mai aminteşte astăzi este că un mare număr dintre marile pacheboturi din anii ’20 erau de fapt nave germane cu nume noi. *Berengaria* companiei Cunard, un vas atît de splendid, încît compania l-a făcut navă-amiral, fusese iniţial *Imperatorul* german. *Majestic* de la White Star Line fusese înainte *Bismarck*. Americanul *Leviathan*, cu care tocmai urmau să pornească spre casă comandorul Byrd şi echipajul lui, tăiase mîndru valurile pe vremea cînd se numea *Vaterland*.

America, într-un contrast izbitor cu verii săi europeni, se afla într-o postură neobişnuită: aici totul mergea ca pe roate. Economia sa părea de neoprit. Inflaţie nu mai era de patru ani. Creşterea economică era în medie de 3,3% pe an. Ultimele cifre din partea Trezoreriei, date publicităţii cu o zi înainte de reuniunea bancherilor din Long Island, arătau că, în anul fiscal care tocmai se încheiase, Statele Unite se bucuraseră de un excedent bugetar record de 630 de milioane de dolari şi mai achitaseră un miliard de dolari din datoria naţională. Pur şi simplu era imposibil ca o economie să se descurce mai bine de atît.

La bursă, oamenii făceau avere aparent fără nici un efort. În *My Lost City*, F. Scott Fitzgerald nota uimit că frizerul lui se lăsase de meserie după ce cîştigase 500 000 de dolari – aproape de 400 de ori mai mult decît venitul anual mediu al unui salariat – dintr-o singură investiţie făcută la momentul oportun. Mulţi au devenit aproape dependenţi de speculaţiile la bursă. Şi Warren Harding s-a ocupat cu asta cît a fost preşedinte. (Deşi nu avea voie.) Cînd a murit, avea datorii de 180 000 de dolari la brokerul lui. Pentru mulţi ca Harding, marea atracţie o reprezenta faptul că nu aveai nevoie de bani ca să participi. Puteai cumpăra în marjă – achiziţionai, să zicem, acţiuni în valoare de 100 de dolari cu un avans de zece dolari, împrumutînd restul de la broker. La rîndul lui, el împrumuta bani de la bancă. Din punctul de vedere al bancherilor, acest aranjament era cît se poate de convenabil. Băncile împrumutau de la Rezerva Federală cu o dobîndă de 4-5% şi le acordau brokerilor credite cu 10-12%. Erau, cum spunea un scriitor, „în postura de a fi plătite foarte bine doar pentru faptul că existau”.

Atît timp cît acţiunile au continuat să crească, sistemul a funcţionat ca uns, şi o bună parte a anilor ’20 exact asta au făcut acţiunile. Totuşi, pentru

oricine avea ochi să vadă, era clar că preţurile multor acţiuni nu prea corespundeau cu valoarea companiilor pe care le susţineau. În timp ce producţia naţională (măsurată prin PIB) a crescut cu 60% în acest deceniu, acţiunile au crescut cu pînă la 400%. Cum majoritatea acestor creşteri exagerate nu implicau profituri sau o productivitate corespunzătoare, ceea ce le întreţinea dinamismul acesta ameţitor era disponibilitatea a noi şi noi cumpărători de a împinge preţurile tot mai sus.

Ceea ce nu înţelegeau majoritatea micilor investitori era că lucrurile se întorceau adesea împotriva lor. Mulţi dintre cei mai respectaţi oameni de afaceri din ţară făceau parte din consorţii în care preţurile acţiunilor erau manipulate cu neruşinare pentru a obţine cîştiguri mari şi rapide în detrimentul investitorilor nevinovaţi. Într-un astfel de consorţiu, despre care povestea scriitorul John Brooks în lucrarea lui clasică *Once in Golconda,* erau implicaţi mari oameni de afaceri precum: Walter J. Chrysler de la Chrysler Corporation; Percy Rockefeller, nepotul lui John D. Rockefeller; John Jakob Raskob, preşedintele la nivel naţional al Partidului Democrat; şi Lizette Sarnoff, soţia lui David Sarnoff, care a condus Radio Corporation of America (RCA). Un broker care lucra pentru ei cumpăra un număr mare de acţiuni ale RCA la anumite intervale dinainte stabilite. Efectul a fost o creştere a preţului acestora de la 90 la 109. Creşterea a atras şi alţi investitori. Apoi brokerul vindea acţiunile consorţiului şi membrii acestuia obţineau în total un profit de aproape cinci milioane de dolari în mai puţin de o lună. Cînd consorţiul îşi încasa banii, acţiunile scădeau iarăşi la 87, lăsîndu-i pe alţi investitori, mai neştiutori, să-şi lingă rănile după ce pierdeau sume uriaşe. În toată afacerea asta nu exista nici un motiv de mîndrie, dar, în acelaşi timp, nu era nimic ilegal. Raskob şi-a adunat cea mai mare parte a averii prin intermediul unor astfel de consorţii. La fel şi Joseph Kennedy, tatăl preşedintelui John F. Kennedy.

În 1929, Raskob a acordat revistei *Ladies' Home Journal* un interviu cu titlul „Toţi ar trebui să fie bogaţi" şi în care insista că oricine se poate îmbogăţi făcînd speculaţii la bursă. De fapt, el îşi vînduse deja majoritatea acţiunilor, aşteptîndu-se la un colaps. În anii '20 multă lume nu îşi dădea seama cînd avea de-a face cu ipocriţi.

Împrumuturile finanţau nu doar o bursă prosperă, ci toate aspectele vieţii. Graţie unei noi invenţii financiare geniale, americanii puteau dintr-odată să aibă lucruri pe care nu se aşteptaseră niciodată să le aibă – şi le

puteau avea pe loc. Se numea plată în rate şi a schimbat nu doar modul în care cumpărau americanii, ci şi modul cum gîndeau.

Ideea era extraordinar de simplă. Să spunem că un radio costa 100 de dolari. Clientul îl cumpăra cu 110 dolari, plătind un avans de zece dolari şi cîte zece dolari pe lună timp de zece luni – avînd astfel plăcerea de a cumpăra pe loc un radio cu un cost suplimentar de doar zece dolari. Magazinul vindea contractul unei societăţi financiare pentru 83 de dolari, ceea ce, cu tot cu avansul de zece dolari, însemna 93 de dolari în mînă pentru magazin. După ce treceau cele zece luni, societatea financiară mai dădea magazinului zece dolari drept comision pentru încasarea ratelor lunare. Rezultatul este că la sfîrşitul termenelor de plată magazinul cîştiga 103 dolari, societatea financiară avea şapte dolari profit la o investiţie de 83 de dolari şi clientul intra imediat în posesia unui obiect preţios la care înainte ar fi putut doar să viseze. Cum remarcă Louis Hyman într-o istorie a creditelor de consum în America, *Debtor Nation*, sistemul era atît de ingenios, încît toată lumea era mulţumită. Clienţii care cumpărau aspiratoare prin intermediul Republic Finance Company plăteau o dobîndă de doar 1,05 dolari pe lună timp de cinci luni, ceea ce, deşi nu părea mare lucru, însemna un profit de 62% pentru RFC şi acţionarii săi. Pe asemenea calcule încîntătoare se construia o lume nouă.

„Cumperi acum, plăteşti mai tîrziu" s-a dovedit a fi o idee atît de irezistibilă, încît în scurt timp oamenii cumpărau în rate tot felul de lucruri: haine, mobilă, aparate de uz casnic, căzi, dulapuri de bucătărie şi mai ales maşini. Achiziţionarea cu plata în rate a umplut casele americanilor de produse strălucitoare şi străzile de maşini. A transformat America într-un paradis al consumatorilor, aşa cum a rămas pînă astăzi.

Din toate aceste motive, America se afla pe o poziţie cu totul aparte. Dintre cele patru naţiuni, era de departe cea mai dinamică din punct de vedere economic în vara în care a avut loc întrunirea din Long Island, dar şi cea mai neexperimentată. Banca sa centrală, Rezerva Federală, fusese înfiinţată de numai 13 ani şi avea o structură atît de greoaie, încît era aproape incapabilă să acţioneze în mod hotărît. Parţial vinovat pentru funcţionarea ciudată şi cam împiedicată a Rezervelor Federale era, în mod interesant, tatăl celui mai celebru tînăr aviator din America. Ca membru al Comisiei pentru Activităţi Bancare şi Industrie a Camerei Reprezentanţilor, C.A. Lindbergh contribuise la conceperea Rezervelor Federale. Ca mulţi

oameni din Vestul Mijlociu care crescuseră la ţară, Lindbergh tatăl îi antipatiza profund pe bancherii din est – ar fi fost oripilat dacă ar fi ştiut că fiul său avea să se însoare cu fiica unui partener de la Morgan – şi voia ca puterile noii Bănci a Rezervelor Federale să fie împărţite, nu concentrate într-o singură instituţie de pe coasta de est. Din acest motiv, el şi colegii lui din Congres au hotărît să nu înfiinţeze o singură bancă centrală, ca în alte ţări, ci să creeze o reţea formată din 12 bănci regionale independente, aflate sub supravegherea nu foarte strictă a unui Consiliu al Rezervelor Federale de la Washington.

Era – şi este în continuare – o invenţie foarte ciudată. Deşi cele 12 bănci regionale formează la un loc o unică bancă centrală şi acţionează în numele guvernului, ele sînt în acelaşi timp nişte concerne private, individuale, axate pe profit, deţinute de nişte acţionari. Funcţia lor principală, din punctul de vedere al guvernului, este să controleze masa monetară, ceea ce fac ajustînd rata scontului – rata dobînzii la care băncile Rezervelor Federale acordă împrumuturi băncilor comerciale. Rata scontului este rata de bază în funcţie de care se calibrează ratele tuturor celorlalte bănci.

Cele 12 avanposturi ale Rezervelor Federale împrăştiate prin toată ţara erau în principiu la fel de importante, dar practic cea din New York, condusă de Benjamin Strong, deţinea de departe o poziţie dominantă. Cum spunea Allan H. Meltzer despre Strong în cartea sa în care prezintă istoria Rezervelor Federale: „Era de părere că cele 12 bănci ale Rezervelor Federale sînt cu 11 prea multe”. Sub conducerea lui Strong, Banca Rezervelor Federale din New York a profitat de numeroasele sale avantaje, mai ales de faptul că era mai mare decît toate celelalte şi că se afla în capitala financiară a Americii. Consiliul Rezervelor Federale de la Washington se afla încă în mare parte în mîinile unor incompetenţi numiţi în mod inept şi indolent de preşedintele Harding. În mod decisiv, Strong a obţinut pentru Banca Rezervelor Federale din New York dreptul de a reprezenta în mod exclusiv Statele Unite în tranzacţiile cu alte ţări. Pe scurt, a devenit banca centrală *de facto* – mai mult sau mai puţin tocmai ceea ce congresmenul C.A. Lindbergh fusese hotărît să evite.

Timp de cinci zile, cei patru bancheri au avut întîlniri secrete. Nu au făcut nici o declaraţie publică. Nici măcar nu au confirmat că se întîlnesc – lucru destul ne neobişnuit, avînd în vedere că luau decizii care aveau să

determine cursul finanţelor mondiale pentru mulţi ani de atunci înainte. Ce anume au discutat nu se ştie pentru că nu există nici un fel de procese-verbale, dar problemele cu care se confruntau se rezumau în mare la un singur aspect: aurul.

Sistemul bancar internaţional rămînea devotat aproape obsesiv unui mecanism venerabil, dar care cam începuse să scîrţîie: etalonul aur. Etalonul aur este un concept fascinant de simplu. Conform acestuia, orice bani de hîrtie aflaţi în circulaţie au acoperire în aur. Pe vremea cînd America era pe etalonul aur, o bancnotă de zece dolari putea fi schimbată pe aur în valoare de zece dolari şi viceversa. Cu alte cuvinte, aurul era cel care dădea valoare bucăţelelor de hîrtie numite bani. Etalonul aur avea anumite limite – în primul rînd, cantitatea de bani aflaţi în circulaţie era limitată de cantitatea de aur ce avea descoperire –, dar implica şi multe aspecte atrăgătoare care compensau asta şi care îi făceau pe bancheri să-l îndrăgească. Făcea ca inflaţia să fie aproape imposibilă pentru că statele nu puteau pur şi simplu să tipărească bancnote. Politicienii nu puteau influenţa cursul valutar în funcţie de interesele lor înguste, pe termen scurt. Etalonul aur promova stabilitatea preţurilor şi, în general, menţinea în mişcare mecanismele greoaie ale comerţului internaţional. Iar mai presus de toate, etalonul aur avea şi o importanţă uriaşă la nivel psihologic. Funcţiona. Funcţiona de mult timp. Asta ştia lumea.

Problema era că acum nu prea mai funcţiona foarte bine. Jumătate din aurul lumii se afla în Statele Unite, majoritatea în spatele unei uşi de oţel de 90 de tone dintr-un seif cu cinci niveluri, aflat în subsolul Băncii Rezervelor Federale din New York, în sudul Manhattanului. De fapt, nu era bine deloc. Să ai tu tot aurul ar putea părea o idee grozavă, dar în realitate asta ar însemna că alte ţări nu ţi-ar mai putea cumpăra produsele pentru că ele nu ar mai avea aur cu care să le plătească. În interesul comerţului şi al unei economii globale sănătoase, aurul ar trebui să circule. Însă el se acumula constant, fără încetare, într-o ţară care deja era mai bogată decît toate ţările Europei la un loc.

Prudent – ca să nu zic pur şi simplu decent – ar fi fost ca America să-şi ajute prietenii din Europa. Era în interesul Americii să menţină desfăşurarea comerţului internaţional. Aşa că Strong a decretat că Rezerva Federală îşi va reduce rata scontului de la 4% la 3,5%, pentru a-i încuraja pe deţinătorii de aur să-şi mute economiile în Europa, unde aveau să se bucure de dobînzi mai mari. La rîndul său, asta avea să crească rezervele Europei, să ajute la

stabilizarea monedelor europene şi să stimuleze comerţul în general. Strong miza pe faptul că economia Americii va putea absorbi efectele unei mici reduceri a dobînzii fără s-o ia razna. Asta avea să se dovedească a fi o eroare de calcul spectaculoasă.

Cei patru bancheri au pus capăt discuţiilor pe 7 iulie şi au plecat imediat la Washington ca să le aducă la cunoştinţă anumitor membri ai Consiliului Rezervelor Federale ce decizie au luat. Era o îndrăzneală nemaipomenită din partea lui Strong să-şi închipuie că va putea impune Rezervelor Federale cum să procedeze, iar patru dintre bănci – cele din Chicago, San Francisco, Minneapolis şi Philadelphia – au refuzat să accepte planul, parţial, fără îndoială, de nervi, dar şi din convingerea legitimă că era o nebunie să încurajeze şi mai multe împrumuturi cînd valorile pieţei erau deja atît de ridicate. Însă Consiliul Rezervelor Federale, într-o acţiune fără precedent, a trecut peste obiecţiile băncilor care nu voiau să se supună şi le-a cerut să se conformeze.

Reducerea ratelor dobînzilor a avut un efect exploziv – „scînteia care a aprins incendiul de pădure”, cum spunea scriitorul şi economistul Liaquat Ahamed. Rezultatul a fost Marea Bulă Speculativă din 1928. În următorul an, preţurile acţiunilor aveau să crească de peste două ori, deşi atinseseră deja culmi de neînchipuit, iar volumul împrumuturilor acordate de brokeri investitorilor urma să crească cu peste un miliard, ajungînd la instabila şi iraţionala sumă de 4,5 miliarde de dolari – toate acestea alimentate de convingerea evident nebunească potrivit căreia acţiunile puteau să crească la nesfîrşit.

Totuşi, pentru moment, puţini oameni din afara sistemului bancar au văzut vreun motiv de îngrijorare. Dintre politicieni, doar Herbert Hoover s-a alarmat imediat – şi s-a enervat cumplit. A zis că Strong este „o anexă mentală a Europei” (iar mai tîrziu avea să-l acuze de „crime mai grave decît uciderea”) şi a scris Consiliului Rezervelor Federale, prezicînd că imprudenta scădere a ratelor dobînzii putea precipita o depresiune. În acelaşi timp, l-a îndemnat pe Coolidge să facă ceva ca să contracareze această acţiune. Coolidge a refuzat, convins că piaţa nu are nici o problemă – secretarul Trezoreriei, Andrew Mellon, în care avea încredere, asigurase recent pe toată lumea: „Bursa pare să funcţioneze ca la carte şi nu văd nici un semn de speculaţii exagerate” –, şi, oricum, Rezerva Federală era un organism independent şi nu era treaba lui să-i anuleze hotărîrile. Aşa încît,

ca de obicei, nu a făcut nimic, întorcîndu-se la activitatea plăcută a pescuitului. De Marea Depresiune avea să se ocupe altcineva.

1. De fapt, această mantra, aşa cum a redat-o Coué în cartea lui, era: „Cu fiecare zi care trece, mă simt din ce în ce mai bine, *din toate punctele de vedere*” [ed.rom.: *Autocontrolul prin sugestie conştientă*. *Despre sugestie şi aplicaţiile acesteia*, traducere de Cristian Hanu, ediţie îngrijită de Cătălin Parfene, Editura Adevăr Divin, Braşov, 2010, p. 28]. Clienţii lui Coué din America s-au autosugestionat să reţină varianta mai la obiect.

Capitolul 16

În sfîrşit în ţară se mai încălzea şi se mai usca niţel pămîntul. La New York, temperatura a crescut spre 26 de grade cînd a început weekendul prelungit cu 4 iulie. Se instala primul val de caniculă din vara aceea.

Căldura a schimbat total viaţa oraşului. Toţi oamenii aveau aerul că suferă laolaltă, iar necunoscuţii intrau în vorbă din senin. În sfîrşit, toată lumea avea un subiect de discuţie. S-a instituit din nou viaţa în comun în sensuri care în mare parte fuseseră uitate. Unii stăteau pe verandă. Frizerii îşi scoteau scaunele afară şi îi bărbiereau pe muşterii sub copaci sau sub umbrare. Peste tot ferestrele erau larg deschise – în birouri, apartamente, hoteluri, biblioteci, spitale, şcoli –, aşa că zgomotele oraşului te urmăreau peste tot. Vuietul ca de valuri al maşinilor din depărtare, ţipetele copiilor care se jucau, o ceartă din clădirea de alături – toate acestea şi un milion de alte zgomote te asaltau cînd lucrai, cînd citeai sau cînd te chinuiai să dormi. Astăzi intrăm în clădiri ca să scăpăm de tumultul oraşului. În anii ’20, o mare parte din el te urmărea şi în interior.

Pentru că 4 iulie pica luni, mulţi angajaţi se bucurau de un weekend de trei zile, o minunăţie nemaiauzită într-o vreme cînd majoritatea oamenilor abia se obişnuiau cu ideea de weekend. În America, săptămîna medie de lucru se scurtase de la 60 de ore la începutul deceniului la 48 de ore, aşa că oamenii aveau mult mai mult timp liber, dar perspectiva unei pauze de trei zile încă era suficient de rară ca să stîrnească entuziasm. Aproape toată lumea părea hotărîtă să încerce să profite la maximum de asta. Vineri toate trenurile erau ticsite şi rezervările de bilete pentru vagoanele Pullman se epuizaseră cu multe zile înainte. Se estima că două milioane de oameni aveau să plece din ori să vină la New York în minivacanţa de 4 iulie, afirma *Times*. Pennsylvania Railroad a suplimentat numărul de trenuri cu încă 235 ca să uşureze deplasarea mulţimilor de oameni, iar New York, New Haven & Hartford Railroad a promis să facă eforturi similare pentru cei care se îndreptau spre nord, către Cape Cod şi Maine.

Mai aproape, Coney Island a raportat un milion de vizitatori pe 3 iulie, cel mai mare număr înregistrat vreodată aici, iar plajele din Rockaways şi Staten Island au atras cam încă jumătate de milion – deşi, în mod bizar, au raportat oficialităţile, cei care locuiau în Staten Island se îmbarcau mai ales pe feriboturi cu destinaţia New Jersey, unde Asbury Park, Long Beach şi Atlantic City afirmau că nu mai pomeniseră niciodată atîta potop de oameni. În Atlantic City, sîmbătă, duminică şi luni, promenada de pe ţărm a fost ticsită de oameni din zori pînă noaptea tîrziu.

Cei care nu au avut cum să plece din oraş făceau şi ei ce puteau ca să se mai răcorească. Mulţi mergeau la cinema, unde era plăcut, pentru că aveau aer condiţionat – deşi sintagma *aer condiţionat* încă nu exista pe vremea aceea. Avea să apară pentru prima dată, în *Evening Gazette* din Reno, Nevada, în luna următoare. Pentru moment, clădirile care erau răcorite artificial se chema că au aer rece, nu aer condiţionat.

Pentru cei mai strînşi la pungă existau troleibuze deschise care circulau pe Broadway, iar cu cinci cenţi te puteai plimba cu ele cît voiai. Sute de oameni făceau asta. Noaptea, mulţi scoteau saltele pe scările de incendiu sau pe acoperiş şi dormeau acolo. O mulţime se duceau în Central Park cu pături şi perne şi îşi petreceau noaptea sub cerul liber. Dramaturgul Arthur Miller, care pe atunci avea 11 ani şi locuia în 110th Street, îşi amintea peste ani experienţa suprarealistă a unei plimbări printr-un dormitor comun aflat sub cerul liber: „Împreună cu încă vreo doi copii, traversam Central Park, trecînd printre sutele de oameni, singuri sau familii întregi, care dormeau pe iarbă, alături de deşteptătoarele lor mari, care creau o cacofonie a secundelor ce se scurgeau, ticăitul unui ceas sincopînd cu al altuia. În întuneric se auzeau plînsete de copii, murmurele unor voci groase de bărbaţi şi, din cînd în cînd, rîsul ascuţit al unei femei de undeva de lîngă lac”.

Cei care nu puteau dormi făceau adesea plimbări lungi, pe jos sau cu maşina, dacă aveau. În noaptea de 3 iulie, zece persoane de la o pensiune din South Orange, New Jersey – şase adulţi şi patru copii –, s-au îngrămădit într-o maşină şi au plecat la plimbare „aşa, ca să se mai răcorească”, după cum povestea proprietarul maşinii, James De Cicco. Doamna Catherine Damiano tocmai învăţa să conducă şi l-a întrebat dacă n-o lasă şi pe ea puţin la volan, ca să mai exerseze. De Cicco a acceptat imediat. Din nefericire, doamna Damiano a înecat motorul pe calea ferată tocmai cînd se apropia în viteză un tren al companiei Pennsylvania Railroad – unul dintre cele trimise în grabă spre oraş ca să ajute la transportul numărului mult prea

mare de călători. Trenul a lovit maşina cu 65 de kilometri la oră. Doamna Damiano şi toţi cei patru copii au murit pe loc. Şi-au pierdut viaţa încă doi adulţi. Alţi doi au fost răniţi grav. Doar domnul De Cicco a reuşit să sară din maşină, scăpînd teafăr. Nimeni nu mai auzise vreodată de un accident de maşină cu atîţia morţi: şapte. Bietul soţ al doamnei Damiano, care lucra de noapte şi habar nu avea că soţia şi copiii lui pieriseră, a aflat a doua zi dimineaţă că îşi pierduse toată familia.

Merită să precizez că toate acestea se întîmplau cînd temperatura din timpul nopţii era de vreo 20 şi ceva de grade. Dar în luna aceea şi temperatura, şi umiditatea aveau să urce la niveluri mult mai necruţătoare în mare parte a ţării şi urmau să moară mult mai mulţi oameni.

Luni, vremea caldă şi atmosfera de vacanţă au atras o mulţime de oameni pe Yankee Stadium, pentru un *doubleheader* de 4 iulie între Yankees şi Washington Senators. 74 000 de oameni – mai mulţi decît participaseră la vreun meci de baseball în timpul sezonului oriunde în ţară – s-au îngrămădit în arenă, iar alte mii au trebuit să fie opriţi la intrare.

Săptămînile de vreme rea din cauza cărora se amînaseră atîtea zboruri de pe aerodromul Roosevelt au dat peste cap şi programul meciurilor de baseball din vara aceea. În 1927 echipa Yankees a jucat 18 *doubleheader*-e – patru numai în şase zile din iunie –, dar nici unul nu avea să fie mai important decît cel din 4 iulie[1]. Cei de la Yankees arătaseră ce pot în iunie, cu 21 de victorii şi şase înfrîngeri în luna respectivă, fiind în fruntea clasamentului după nouă meciuri şi jumătate faţă de restul echipelor din ligă, dar acum şi cei de la Senators începeau să se încălzească. Loveau bine mingea – cinci dintre primii nouă aveau o medie a înscrierilor de peste 0,300 – şi tocmai cîştigaseră zece meciuri la rînd, urcînd pe locul al doilea şi declasîndu-i pe cei de la White Sox. Au sosit la New York optimişti, încrezători că cele două meciuri puteau fi un punct de cotitură pentru ei în acest sezon. Şi chiar au fost – dar nu aşa cum se aşteptau.

Yankees i-au desfiinţat. În cel mai umilitor de inegal meci dintr-un *doubleheader*, New Yorkul a cîştigat cu 12 la 1, respectiv 21 la 1. Yankees loveau mingea întruna, de parcă erau la antrenament, de nouă ori cel de la bătaie avansînd două baze, de patru ori trei baze şi înscriind cinci *homerun*-uri – 37 de lovituri reuşite şi un total de 69 de baze. Media înscrierii echipei în ziua aceea a fost de 0,468. Fiecare jucător de la Yankees aflat la serviciu – în afară de unul –, inclusiv aruncătorii, a avut cel puţin o lovitură reuşită,

iar şase au marcat patru sau mai multe. Pînă şi novicele Julie Wera, care nu lovea tare şi era folosit rar, jucînd în doar 43 de meciuri din două sezoane scurte ale ligii întîi, a realizat un *homerun* – singurul din cariera sa –, înscriind două puncte. (Apropo, „Julie” venea de la *Julian*.) Singurul jucător care nu a înscris a fost aruncătorul Wilcy Moore, pe care mai toată lumea îl considera cel mai prost jucător dacă era la bătaie, dar la aruncare a rezistat nouă reprize la rînd şi nu i-a lăsat pe adversari să înscrie decît un punct. Asta după o prestaţie la fel de sigură pe sine a lui George Pipgras, care i-a lăsat pe adversari să marcheze un singur punct din nouă lovituri reuşite într-un meci din deschidere – dar care a înscris şi două lovituri reuşite cînd a ajuns la bătaie.

„Nici o echipă care aspira la titlul de campioană nu a mai fost bătută vreodată în halul ăsta”, comenta *The New York World*. „Îmi doresc să se termine odată sezonul ăsta”, a spus apărătorul de la baza întîi al echipei Senators, Joe Judge. De fapt, era ca şi terminat. Cu aceste două victorii, cei de la Yankees conduceau acum în clasament cu 11 meciuri şi jumătate. Aveau să-i învingă din nou pe Senators a doua zi şi în şase din celelalte şapte partide rămase. După aceea nici o echipă nu a mai reprezentat vreodată o ameninţare pentru Yankees.

Asta a fost o mare surpriză. Aproape toată lumea estimase că Philadelphia Athletics va cîştiga fanionul Ligii Americane în 1927. Opinia unanimă era că Yankees nu mai erau ce-au fost. În primul rînd, Ruth avea 32 de ani şi avea ditamai burdihanul, iar jucătorii de la aruncare erau şi mai bătrîni. Dutch Ruether şi Herb Pennock aveau 33 de ani. Bob Shawkey şi Urban Shocker aveau 36. Vîrsta medie a echipei depăşea 28 de ani. Doar cinci dintre jucători se născuseră în secolul XX. Shocker era într-o formă atît de proastă, încît avea să moară înainte de sfîrşitul sezonului următor.

Şi totuşi, în 1927 Yankees avea să se dovedească a fi una dintre cele mai grozave echipe din toate timpurile – poate chiar cea mai grozavă. Şapte membri ai ei (cu tot cu antrenorul Miller Huggins) aveau să fie incluşi în Baseball Hall of Fame, o proporţie extraordinară pentru o singură echipă. Rareori s-a mai văzut un grup de jucători de o asemenea valoare.

În general, e inutil şi naiv să compari performanţele unor sportivi din epoci diferite, dar se poate spune că, atunci cînd unii s-au încumetat să facă asemenea estimări imprudente, echipa de baseball aleasă cel mai frecvent drept cea mai bună din istorie este New York Yankees din ’27. Cu siguranţă

este corect să spunem că au fost excepţionali, atît ca jucători, cît şi ca oameni. Iată-i pe cîţiva dintre cei mai memorabili.

Waite Hoyt, aruncător dreptaci. Poreclit „Şcolarul” pentru că ajunsese în liga întîi cînd avea doar 17 ani, era acum la al zecelea sezon de cînd juca în liga întîi; era unul dintre cei mai buni ani din cariera lui. Avea să încheie sezonul cu 22 de victorii şi şapte înfrîngeri, ocupînd primul loc sau unul dintre primele locuri în clasament la cinci categorii pentru aruncare.

Viaţa privată a lui Hoyt era la fel de memorabilă. Era fiul unui bine-cunoscut artist de vodevil, avînd şi el talent la cîntat – era atît de bun, încît ar fi putut să-şi cîştige pîinea pe scenă dacă ar fi ales să facă asta. Socrul lui Hoyt avea o firmă de pompe funebre în New Jersey, iar Hoyt îl ajuta adesea preluînd morţii de la morgile din Manhattan şi aducîndu-i în New Jersey ca să fie pregătiţi pentru înmormîntare. Se pare că uneori mai lăsa cîte-un cadavru în maşină, la Yankee Stadium, pe timpul meciului, după care îl livra la destinaţie. În afara sezonului, şi Hoyt studia pentru a deveni antreprenor de pompe funebre.

Urban Shocker, tot aruncător, se numea de fapt Urbain Jacques Shockor, făcînd parte dintr-o familie franco-canadiană care locuia în Cleveland. Era cam beţiv, dar pe vremea aceea mulţi jucători cam trăgeau la măsea. Avea un deget îndoit la mîna cu care arunca mingea, din cauza unui accident din tinereţe, ceea ce îl făcea să apuce mingea mai altfel, îmbunătăţindu-i foarte mult aruncările lente şi cu efect. De asemenea, era unul dintre cei 17 aruncători cărora li s-a permis să arunce mingi umezite cu salivă şi după 1919. Avea al treilea cel mai mare salariu din echipă, după Ruth şi Pennock: 13 500 de dolari.

Shocker a jucat la aruncare 13 ani în liga întîi şi nu a avut nici un sezon prost. În 1927 a înregistrat 18 victorii şi şase înfrîngeri. Era al doilea ca procent al victoriilor din toată liga, era pe locul al doilea la cel mai mic număr de avansări la bază împărţit la numărul adversarilor la bătaie şi pe locul al treilea la coeficientul de eficienţă. Cu adevărat extraordinar avînd în vedere toate acestea este faptul că era extrem de bolnav. Shocker avea o afecţiune cardiacă atît de gravă, încît trebuia să doarmă stînd în şezut. (Unele cărţi spun că în picioare, dar pare improbabil.) În fotografiile lui din 1927 este tras la faţă, părînd cu cel puţin zece ani mai în vîrstă decît era în

realitate. La începutul toamnei, avea să se simtă prea rău ca să mai rămînă în echipă. Peste mai puţin de un an era mort.

Herb Pennock, aruncător, făcea parte dintr-o familie bogată de quakeri din Philadelphia şi coechipierii lui îi spuneau Boiernaşul sau Kennett Boiernaşul. În afara sezonului vîna vulpi, cultiva crizanteme şi colecţiona antichităţi. Era stîngaci şi a jucat baseball 22 de ani, iar în 1927 se apropia de sfîrşitul carierei. După meciuri avea adesea dureri atît de mari, încît nici măcar nu mai putea ridica braţul ca să se pieptene. În 1927, Pennock era al doilea între cei mai bine plătiţi aruncători din echipă, cu un salariu de 17 500 de dolari. Mai tîrziu a fost inclus în Hall of Fame.

Wilcy Moore, aruncător, era cel mai neverosimil membru al echipei. Deşi era începător, avea cel puţin 30 de ani sau poate chiar mult mai mult. Nu ştia nimeni sigur şi nici el nu voia să zică. Crescuse la o fermă din Hollis, Oklahoma, după care fusese mulţi ani un aruncător bun, dar nu excepţional în liga a doua; în 1925 şi-a fracturat încheietura mîinii şi asta i-a îmbunătăţit cumva aruncarea. Deşi uneori mai deschidea partida (ca pe 4 iulie), în general era *fireman* – aruncător de rezervă care intră în joc şi salvează meciul cînd sînt oameni la bază şi situaţia este precară. Echipa îl numea Doc pentru că specialitatea lui era „să doftoricească meciurile betege”, cum spunea un reporter. În 1927 a avut un an extraordinar de bun – singurul din cariera lui.

Tony Lazzeri, apărător la baza a doua şi libero. (Un libero este un apărător între bazele a doua şi a treia.) Deşi 1927 era abia al doilea sezon al său, se considera deja că el ar putea fi cel mai bun apărător în zona de bătaie din liga întîi. Deşi cîntărea doar 75 de kilograme, Lazzeri avea o forţă formidabilă la bătaie. A reuşit 60 de *homerun*-uri şi 222 de puncte marcate în urma loviturilor pentru Salt Lake City, în Liga Coastei Pacificului din liga a doua, în 1925, înainte de a da lovitura în liga întîi cu Yankees, în 1926.

Lazzeri era un erou aparte mai ales pentru americanii de origine italiană. Este puţin surprinzător să te gîndeşti că italienii erau nişte rarităţi în baseballul profesionist, dar în 1927 asta era situaţia. În mintea oamenilor, italienii erau asociaţi fie cu gangsterii ca Al Capone, fie cu anarhiştii ca Sacco şi Vanzetti, aşa că un italian care se descurca bine în cel mai

american dintre sporturi era tratat aproape ca un zeu de comunitatea italiană. Marele secret al lui Lazzeri era că avea epilepsie – asta într-o vreme cînd epilepticii erau încă închişi adesea la azil –, dar, în cei 14 ani cît a jucat în liga întîi, nu a făcut niciodată o criză pe teren. Şi el avea să intre în Hall of Fame.

Bob Meusel, apărător exterior pe stînga. Poreclit „Bob Tăcutul”, adesea nu scotea nici un cuvînt zile în şir şi era distant chiar şi cu coechipierii lui. Nu le mulţumea niciodată suporterilor cînd îl aclamau şi părea insensibil şi la laude, şi la critici. 1927 a fost cel mai bun an din cariera lui: a avut o medie a înscrierilor de 0,337, cu 174 de lovituri reuşite şi 103 puncte înscrise în urma loviturilor sale. El şi Ruth se înţelegeau foarte bine, în principal pentru că lui Meusel îi plăcea să petreacă. Doar că petrecea în tăcere.

Earle Combs, apărător exterior pe centru, era tăcut şi prietenos. Fusese profesor la ţară, în Kentucky, înainte de a juca baseball profesionist. Nu fuma, nu bea, nu înjura şi îşi petrecea mare parte din timp citind Biblia. Era probabil cel mai simpatizat din echipă, atît de jucători, cît şi de ziariştii sportivi. Era un bun apărător exterior pe centru, pe care te puteai baza, şi unul dintre cei mai buni jucători ai tuturor timpurilor cînd era primul la serviciu. În 1927 urma să aibă cel mai bun sezon din carieră. Cele 231 de lovituri reuşite de el au stabilit un record pentru Yankees. Şi el s-a numărat printre cei incluşi în Hall of Fame.

Benny Bengough, prinzător rezervă. Deşi nu prea juca – a intrat doar în 31 de meciuri –, Bengough era unul dintre cei mai populari membri ai echipei. S-a născut la Liverpool, în Anglia, dar a crescut în Niagara Falls, New York, şi a făcut studii teologice înainte de a se hotărî să devină sportiv. Bengough era chel complet. Într-o noapte s-a dus la culcare cu tot părul pe cap şi a doua zi s-a trezit fără nici un fir. În glumă, se prefăcea adesea că îşi trece degetele prin păr. Mai ales Ruth ţinea foarte mult la el.

Demn de remarcat era şi Eddie Bennett, care era *batboy* (căra echipamentul echipei). Bennett era cocoşat, iar jucătorii îi atingeau ghebul înainte de meciuri, ca să aibă noroc. Bennett avea reputaţia aproape stranie că ar purta noroc echipelor. A fost *batboy* şi pentru White Sox în 1919, cînd echipa a cîştigat campionatul. Apoi s-a mutat la Dodgers, în 1920, şi echipa

a devenit campioană. În 1921 a ajuns la Yankees tocmai în momentul cînd echipa începea să deţină supremaţia şi a ajutat-o să cîştige primul titlu. În 1927 era unul dintre cele mai preţuite personaje din baseball. Unii spun că nu doar căra echipamentul, ci era şi un fel de antrenor pe banca tehnică.

În sfîrşit – şi mai presus de toţi – erau Ruth şi Gehrig, cel mai formidabil duo din istoria baseballului. Lou Gehrig făcea ceva ce nimeni nu mai făcuse: reuşea *homerun*-uri la fel de bine ca Babe Ruth. Împreună, în 1927, aveau să realizeze un sfert dintre *homerun*-urile din Liga Americană.

În aparenţă, Lou Gehrig avea toate calităţile la care te-ai aştepta de la un erou. Era condescendent şi chipeş, avea un zîmbet cuceritor, ochi foarte albaştri şi gropiţă în bărbie, era extrem de talentat şi avea un fizic care părea sculptat în granit. În schimb, era un om fără personalitate şi extraordinar de timid, mai ales în preajma femeilor. La vîrsta de 23 de ani încă nu avusese nici o prietenă şi locuia tot cu părinţii. Odată, într-un interviu acordat unei reviste, a afirmat că uneori mai trage cîte-o ţigară şi că îi place să mai bea cîte-o bere, dar nimeni nu l-a văzut făcînd aşa ceva. Făcîndu-li-se milă de el, coechipierii săi Benny Bengough şi Mark Koenig l-au chemat odată în apartamentul lor ca să-i facă cunoştinţă cu nişte fete. Gehrig a venit îmbrăcat într-un costum călcat frumos de mama lui şi a stat ca mutul pe canapea, prea îngrozit ca să spună ceva. Nu a scos nici un cuvînt toată seara.

Ca şi Lindbergh, Gehrig nu era foarte sociabil, dar, în vreme ce Lindbergh era doar retras, Gehrig era aproape nefiresc de singuratic. Se ducea adesea într-un parc de distracţii şi se dădea singur în *roller coaster* ore în şir. Nu îi păsa cum arată şi se ştia că se încăpăţînează să nu poarte palton sau alte haine groase; chiar şi atunci cînd era foarte frig afară, el tot în cămaşă umbla. Nu îi plăcea să se plîngă, aşa că Jacob Ruppert îl plătea la fel ca pe multe dintre rezervele sale. Gehrig accepta întotdeauna orice salariu îi oferea Ruppert, aşa că acesta îi dădea mereu bani puţini.

Gehrig se născuse la New York în 1903, într-o familie de imigranţi germani săraci din Yorkville. Unii zic că la naştere ar fi fost ditamai bebeluşul de 6,3 kilograme. (Şi mama lui era ditamai femeia.) În familia Gehrig se vorbea germana. Tatăl nu prea lucra şi era probabil beţiv. Doamna Gehrig a mai avut trei copii, dar toţi au murit cînd erau foarte mici, aşa că Lou nu a rămas doar singur la părinţi, ci singurul copil care supravieţuise, ceea ce o făcea cu atît mai mult pe mama lui să-l cocoloşească.

Gehrig îi era extraordinar de devotat mamei sale. Dacă alţi jucători îşi luau nevestele în cantonament, Gehrig o lua pe mama lui. Cînd pleca undeva, îi scria în fiecare zi. Înainte de plecare, se pupau şi se strîngeau în braţe zece minute, spre marea stînjeneală a coechipierilor aflaţi lîngă ei. Într-un turneu demonstrativ în Japonia, Gehrig şi-a petrecut aproape tot timpul liber – şi şi-a cheltuit mare parte din banii pe care i-a cîştigat – cumpărînd cadouri pentru mama sa.

Gehrig a fost voinic încă de mic, fiind un sportiv înnăscut. Cînd a intrat la Liceul Comercial, putea să lovească mingea de baseball mai tare şi mai departe decît orice licean pe care îl văzuse vreodată vreun antrenor din New York City. În 1920, echipa liceului a fost invitată la Chicago ca să joace cu cea mai bună echipă a unui liceu de acolo, Lane Tech, pe Cubs Park. În repriza a noua, cu toate bazele ocupate, Gehrig a reuşit un *homerun*, trimiţînd mingea peste zidul din fundul terenului de baseball; mingea a aterizat în Sheffield Avenue – ispravă care ar fi fost nemaipomenită chiar şi în liga întîi. Gehrig avea 17 ani.

În toamnă s-a înscris la Columbia, unde mama lui lucra ca femeie de serviciu şi bucătăreasă în căminul frăţiei Sigma Nu. Nefiind tocmai un student eminent, Gehrig a picat la cursul de germană pentru începători, deşi germana era limba lui maternă. A picat şi la engleză. Totuşi, la trigonometrie a trecut examenul. Aproape sigur avea astfel de rezultate haotice mai degrabă din cauza programului încărcat, nu pentru că nu l-ar fi dus capul. În fiecare zi trebuia să se scoale în zori şi să se grăbească la cantină ca să debaraseze mesele două ore şi jumătate. Apoi stătea toată ziua la cursuri, după care avea antrenament la baseball sau la fotbal, în funcţie de anotimp. După ce făcea un duş şi mînca ceva la repezeală, se întorcea la cantină ca să strîngă de pe mese şi să spele vasele pînă tîrziu.

În 1923 a semnat un contract cu Yankees şi doi ani mai tîrziu a devenit membru permanent al echipei. Pe 1 iunie 1925 a executat o lovitură în locul unui jucător pe nume Wally Pipp, apoi nu a mai lipsit de la nici un meci timp de 14 ani, pînă în mai 1939, în total 2 130 de partide consecutive – un record care a rezistat 64 de ani.

Ty Cobb de la Detroit Tigers, cel mai labil individ din baseball, a hotărît, încă de cînd s-au întîlnit prima dată, că nu poate să-l sufere pe Gehrig – pentru că ar fi fost pămpălău şi cam prost şi mai ales pentru că avea fixaţia aia, să lovească mingea cu forţă. Nu trecea niciodată pe lîngă Gehrig fără să-l înjure. Dacă Gehrig era la bază lîngă el, Cobb se trăgea cît

mai aproape şi îl bodogănea întruna. „Ţine-ţi piciorul pe pernă, Şniţel Vienez. Treci înapoi, olandez puturos şi tîmpit ce eşti!”, tot striga la el. Cînd Gehrig juca la prima bază, Cobb îl ocăra continuu de pe bancă. Pînă la urmă, Gehrig nu a mai suportat şi s-a năpustit spre banca de rezerve ca să pună mîna pe el. Cînd Cobb, prudent, s-a adăpostit în spatele unui jucător mai masiv, Gehrig a dat cu capul de un stîlp de susţinere şi a căzut la pămînt fără simţire. Cobb a fost atît de impresionat, încît nu l-a mai insultat niciodată.

Acum, în al treilea an de cînd juca în liga întîi, devenea evident că Gehrig putea să aibă cel mai bun an din istoria baseballului. Ba mai mult, avea toate şansele să doboare recordul de 59 de *homerun*-uri al lui Ruth. În ultimele 21 de meciuri – cu alte cuvinte, cam din ziua în care Lindbergh nu reuşise să ajungă la Yankee Stadium – Ruth realizase cinci *homerun*-uri, un ritm mai mult sau mai puţin normal pentru el. În acelaşi interval Gehrig reuşise 14, dintre care trei în acelaşi meci, pe Fenway Park din Boston – ceva ce nu mai făcuse nimeni niciodată. Dacă Gehrig îşi menţinea ritmul din acele 21 de meciuri, asta însemna peste 100 de *homerun*-uri într-un sezon.

În cele două meciuri consecutive de pe 4 iulie împotriva Washingtonului, Gehrig a mai reuşit două, inclusiv un mare şlem. La sfîrşitul zilei, avea la activ 28 de *homerun*-uri, faţă de cele 26 ale lui Ruth. Nimeni nu îl mai dăduse pe Ruth la o parte în felul ăsta. În lumea baseballului era pe punctul de a începe primul mare concurs de *homerun*-uri, iar entuziasmul generat era aproape nestăvilit.

În mod remarcabil, în ciuda rivalităţii şi a faptului că aveau personalităţi extrem de diferite, Ruth şi Gehrig erau prieteni la cataramă. Adesea Gehrig îl invita pe Ruth la el acasă, unde Babe se desfăta cu bunătăţile gătite de doamna Gehrig şi, potrivit mai multor biografii, făcea conversaţie în germană. (De fapt, conform surorii lui Ruth, Babe nu ştia boabă de germană.) „Am ajuns să-l iubesc pe uriaşul ăla olandez ca pe un frate”, îşi amintea Ruth în autobiografia sa, părînd cu adevărat sincer. Ruth era la fel de entuziasmat de succesul lui Gehrig ca orice suporter al acestuia; cît despre Gehrig, el era fericit că este lăsat să joace pe acelaşi teren de baseball cu Ruth. Era foarte impresionat de firea generoasă a lui Ruth. „Ar fi aproape imposibil să te simţi invidios pe un om atît de altruist ca Ruth”, le spunea el unor reporteri.

Din păcate, aceste relaţii calde nu aveau să dureze la nesfîrşit. În anii ’30, Gehrig avea să-l deteste pe Ruth din toată fiinţa lui. Aparent – şi deloc surprinzător –, la asta ar fi contribuit şi faptul între timp că Ruth s-ar fi culcat, din cîte se pare, cu nevasta lui Gehrig.

Mai spre vest, era nemaipomenit că se îndrepta vremea, căci apele fluviului Mississippi începeau în sfîrşit să se retragă, încetul cu încetul. La începutul lunii iulie, un milion şi jumătate de acri încă se aflau sub ape, dar ce era mai rău trecuse şi Herbert Hoover putea de-acum să-i lase pe alţii să se ocupe de coordonarea zilnică a eforturilor de ajutorare a populaţiei.

Pentru Hoover, inundaţiile de pe valea fluviului Mississippi au reprezentat un triumf personal. Se mîndrea mai ales cu faptul că guvernul federal nu asigurase nici un fel de asistenţă financiară. Toţi banii pentru ajutoare proveneau din donaţii din partea unor cetăţeni şi a unor organizaţii precum Crucea Roşie şi Fundaţia Rockefeller. „Dar pe atunci”, nota Hoover cu un soi de tandreţe sentimentală în memoriile sale, treizeci de ani mai tîrziu, „cetăţenii erau dispuşi să aibă grijă unii de alţii în vremuri de restrişte, fără să le treacă prin cap că guvernul federal ar trebui să facă asta”. De fapt, sprijinul acordat celor care încercau să se pună din nou pe picioare era extrem de inadecvat. Hoover a insistat pentru aprobarea acordării unor împrumuturi de 13 milioane de dolari cu care să fie ajutate victimele inundaţiilor, sumă ce pare destul de generoasă, dar în realitate asta însemna doar vreo 20 de dolari de căciulă, bani care, în plus, erau împrumutaţi – şi atît de puţini, încît nu le erau de folos nici măcar celor mai săraci dintre oamenii aceia care pierduseră totul.

Marile inundaţii de pe valea fluviului Mississippi din 1927 au avut două efecte durabile. În primul rînd, au accelerat deplasarea persoanelor de culoare din Sud, în ceea ce astăzi se numeşte Marea Migraţie. Între 1920 şi 1930, 1,3 milioane de negri din Sud au migrat spre nord, unde sperau să găsească slujbe mai bine plătite şi mai multă libertate personală. Asta a schimbat faţa Americii într-un singur deceniu. Înainte de Marea Migraţie, doar 10% dintre oamenii de culoare locuiau în alte state decît cele din Sud. După Marea Migraţie, proporţia a crescut la 50%.

Celălalt efect important al revărsării fluviului Mississippi a fost că a obligat guvernul federal să accepte că anumite probleme sînt prea complexe pentru ca statele să le rezolve singure. Deşi Hoover îşi amintea mîndru că toate eforturile de ajutorare au fost susţinute exclusiv cu fonduri din surse

privative, toată lumea ştia că guvernul nu putea sta chiar cu mîinile în sîn în caz de dezastru. În 1928, Calvin Coolidge a promulgat, de nevoie, Legea privind controlul riscului de inundaţii, prin care se alocau 325 de milioane de dolari pentru încercarea de a se evita viitoarele situaţii de dezastru. După părerea multora, aşa s-a născut guvernul intervenţionist în America. Lui Coolidge nu i-a plăcut deloc asta şi a refuzat să oficieze vreo ceremonie pentru a sărbători votarea legii. A preferat s-o semneze în biroul lui, după care a plecat să ia prînzul.

Între timp, în zonele inundate nu chiar toată lumea se bucura de retragerea apelor. În Morgan City, Louisiana, doamna Ada B. Le Boeuf, soţia unui important afacerist local, a avut de dat ceva explicaţii cînd cadavrul umflat şi lucios al soţului ei, cu răni evidente de glonţ, a fost găsit pe un mal de pămînt de unde tocmai se retrăseseră apele, la nouă zile după ce ea l-a dat dispărut. Cînd a fost luată la întrebări, doamna Le Boeuf a mărturisit că se încurcase cu alt cetăţean de seamă al oraşului Morgan City, Thomas E. Dreher, care era medic chirurg şi, deloc întîmplător, cel mai bun prieten al soţului ei. Duplicitarul Dreher îl invitase pe Le Boeuf să meargă împreună la pescuit, îl împuşcase, îi legase nişte greutăţi de picioare şi îl aruncase peste bord.

1927 a fost un an memorabil în ce priveşte crimele stupide, iar asta se încadra cu siguranţă în această categorie, căci se pare că doctorului Dreher nu i-a trecut prin minte că nu e o idee bună să arunci un cadavru în apă în timpul unor inundaţii pentru că în cele din urmă apele se retrag, dar nu neapărat şi mortul. Dr. Dreher şi doamna Le Boeuf au fost judecaţi, condamnaţi şi spînzuraţi unul lîngă altul.

Pentru Charles Lindbergh, luna iulie nu a început deloc bine. Deşi rezistase eroic celor mai tentante propuneri cu care încercaseră unii să-l momească, a acceptat totuşi două oferte profitabile şi acum venise momentul să le dea curs. Una era să facă un turneu de trei luni prin ţară cu *Spirit of St. Louis*. Ideea era să viziteze fiecare dintre cele 48 de state, parţial pentru a satisface dorinţa oamenilor de a-l vedea în carne şi oase, dar şi pentru a ajuta la promovarea aviaţiei. Fondul Daniel Guggenheim pentru Promovarea Aeronauticii avea să-i plătească 2 500 de dolari pe săptămînă pe toată durata turneului, o sumă foarte generoasă. De detalii avea să se ocupe ubicuul Minister al Comerţului condus de Herbert Hoover. Turneul a fost programat să înceapă pe 20 iulie.

În acelaşi timp, Lindbergh a semnat cu editura G.P. Putnam's Sons un contract prin care se angaja să scrie rapid o autobiografie. Putnam i-a desemnat un *ghostwriter*, Carlyle MacDonald de la *The New York Times*, care a venit cu o primă variantă, dar lui Lindbergh nu i-a plăcut deloc tonul prea colocvial al acestuia şi a insistat să scrie chiar el cartea – lucru care i-a alarmat pe cei de la editură, pentru că avea la dispoziţie doar vreo trei săptămîni, interval în care trebuia să facă şi o călătorie în Canada, unde fusese invitat de prim-ministru pentru a participa la festivităţile în cinstea celor 60 de ani de existenţă a ţării.

Vizita în Canada a fost plină de evenimente tragice. Pe 4 iulie, în timp ce restul Americii sărbătorea, Lindbergh a zburat la aerodromul Selfridge din Michigan, unde îl aştepta o escadrilă de avioane militare ca să-l escorteze pînă la Ottawa. Planul era ca la Ottawa Lindbergh să aterizeze primul, pe cînd ceilalţi ar fi zburat în cerc deasupra lui. Din nefericire, două dintre avioanele care îl escortau şi-au ciocnit aripile şi unul a intrat în picaj. Locotenentul J. Thad Johnson a sărit în gol din avionul care se prăbuşea, dar nu a mai apucat să-şi deschidă paraşuta. S-a izbit de pămînt cu o bufnitură îngrozitoare, aproape de locul unde tocmai aterizase Lindbergh, murind pe loc. Incidentul le-a stricat ziua multora, dar Lindbergh l-a luat ca atare. În lumea lui, moartea era un risc al meseriei.

Imediat după Ottawa, Lindbergh s-a întors în Long Island şi s-a mutat la Falaise, un castel în stil franţuzesc de pe domeniul familiei Guggenheim din Sands Point, pe Coasta de Aur, la vreo 20 de kilometri de proprietatea lui Mills, unde chiar în acele zile aveau loc discuţiile dintre Benjamin Strong şi ceilalţi bancheri. Capătul Coastei de Aur deţinut de familia Guggenheim era ceva mai boem decît restul şi foarte popular pe Broadway şi printre artişti. Florenz Ziegfeld, Ed Wynn, Leslie Howard, P.G. Wodehouse, Eddie Cantor, George M. Cohan şi, o vreme, Scott şi Zelda Fitzgerald au avut şi ei case aici, ca şi unele personaje mai dubioase, precum mafiotul Arnold Rothstein. Era lumea din *Marele Gatsby*, publicat cu doi ani înainte. Sands Point, unde membrii familiei Guggenheim locuiau în trei reşedinţe mărişoare, era bogatul East Egg din roman.

Lucrînd într-un dormitor cu vedere la mare, Lindbergh şi-a scris povestea vieţii, luîndu-se după versiunea lui Carlyle MacDonald. În aproape trei săptămîni a produs un manuscris de vreo 40 000 de cuvinte – o realizare impresionantă măcar ca volum, dacă nu şi ca valoare literară. Cartea, intitulată *Noi*, a fost întîmpinată cu răceală de critici. Lindbergh a dedicat

doar vreo 18 rînduri copilăriei şi şapte pagini zborului său istoric. În rest vorbea aproape numai despre cascadorii aviatice şi livrarea poştei par avion. Cum remarca sec autorul unei recenzii, „ca autor, Lindbergh este cel mai mare aviator din lume”. Dar publicului nu-i păsa. *Noi* a fost lansată pe 27 iulie şi a ajuns direct în capul listei de bestselleruri. În primele două luni s-au vîndut 190 000 de exemplare. Oamenii nu se mai săturau de tot ce făcea Lindbergh.

Iar acum toată atenţia publicului, care lui Lindbergh nu îi făcea nici o plăcere, avea să devină nu doar mai intensă, ci adesea destul de periculoasă.

1. Un *doubleheader* înseamnă două meciuri consecutive jucate în aceeaşi zi (de obicei din cauză că o partidă programată anterior a fost amînată din cauza vremii nefavorabile).

Capitolul 17

Pentru un om care a schimbat lumea, Henry Ford se învîrtea în cercuri foarte restrînse. A locuit toată viaţa la nici 20 de kilometri de locul unde s-a născut, o fermă din Dearborn, chiar lîngă Detroit. Nu prea a văzut lumea şi nici nu prea i-a păsat de ea.

Cu siguranţă, era cam îngust la minte, nu avea educaţie şi abia dacă ştia să citească. Avea convingeri puternice, dar mai toate îndoielnice, care îl făceau să pară, cum scria *The New Yorker*, „cam într-o doagă”. Nu îi plăceau bancherii, doctorii, băutura, tutunul, lenea în toate formele ei, laptele pasteurizat, Wall Street, oamenii graşi, războiul, cărţile şi cititul în general, J.P. Morgan & Co., pedeapsa capitală, clădirile înalte, absolvenţii de facultate, romano-catolicii şi evreii. Mai ales evreii. Odată a plătit un specialist în ebraică pentru a traduce Talmudul în aşa fel încît să reiasă că evreii sînt vicleni şi avari.

Era atît de ignorant, încît adesea te lăsa cu gura căscată. Credea pămîntul nu poate susţine greutatea zgîrie-norilor şi că în cele din urmă oraşele mari se vor prăbuşi în adîncuri, ca într-un soi de apocalipsă biblică. Nişte ingineri i-au explicat că un zgîrie-nori mare cîntăreşte cam 60 000 de tone, pe cînd piatra şi solul excavate pentru a turna fundaţiile ar ajunge pe la 100 000 de tone, aşa că zgîrie-norii mai degrabă uşurau povara care apăsa pămîntul de sub ei – dar nu l-au convins. Rareori se întîmpla să se încreadă mai mult în date concrete sau în logică decît în instinctele sale.

Cel mai memorabil moment în care s-a văzut cît de limitat este Ford s-a înregistrat în 1919, cînd a dat în judecată *Chicago Tribune* pentru calomnie, pe motiv că l-ar fi numit „idealist ignorant” şi „anarhist”[1]. Timp de opt zile, avocaţii cotidianului *Tribune* au distrat toată naţiunea navigînd pe apele nu tocmai adînci ale minţii lui Ford. Întrebat dacă ştie cine este celebrul trădător Benedict Arnold, Ford a răspuns: „Numele îmi este cunoscut”. „Cine a fost?”, a insistat avocatul. „Am uitat cine este”, a răspuns Ford. „Cred că e un scriitor.”

Aşa s-a aflat că Ford nu prea avea habar pe ce lume trăieşte. Nu ştia cînd a avut loc Războiul de Independenţă („În 1812, cred; nu sînt sigur”) sau din ce cauză a izbucnit. Întrebat despre politică, a recunoscut că nu prea este la curent şi că nu votase decît o singură dată în viaţa lui. Asta se întîmplase imediat după ce împlinise 21 de ani, cînd, a spus el, îl votase pe James Garfield. Un avocat vigilent i-a atras atenţia că de fapt Garfield a fost asasinat cu trei ani înainte ca Ford să împlinească vîrsta la care putea vota.

Şi tot aşa, zi după zi. Lumea era atît de încîntată şi de fascinată de ignoranţa lui Ford, încît, în faţa tribunalului, vedeai în fiecare zi un întreprinzător care vindea copii tipărite la repezeală ale mărturiei lui Ford, cu 25 de cenţi bucata; a cîştigat atîţia bani, încît şi-a cumpărat cu ei o casă. (Pînă la urmă, juriul i-a dat cîştig de cauză lui Ford, dar juraţii – 12 fermieri flegmatici din Michigan care, în mod clar, considerau că au altceva mai bun de făcut decît să-şi piardă timpul acolo – i-au acordat despăgubiri în valoare de numai şase cenţi. *Tribune* nu le-a plătit niciodată.)

De aproape un secol, întrebarea dacă Ford chiar era prost sau doar neatent alimentează o controversă care s-a iscat în rîndul istoricilor şi al altor comentatori. John Kenneth Galbraith nu avea nici o îndoială. Viaţa şi cariera lui Ford, susţinea el, au fost „marcate de obtuzitate şi stupiditate şi, în consecinţă, de o grămadă de erori groaznice”. Într-o biografie în general binevoitoare din 1957, Allan Nevins şi Frank Ernest Hill spuneau că a fost „un ignorant în afara domeniului său de activitate, [dar] un ignorant cu bun-simţ şi integritate”. Acesta a fost cam cel mai cald omagiu primit de Henry Ford din partea celor care l-au cunoscut bine sau care l-au studiat cu atenţie. Pe scurt, nu era un tip tocmai isteţ şi nici nu se gîndea prea mult înainte să deschidă gura.

Şi totuşi, a realizat lucruri extraordinare. Atunci cînd Henry Ford a produs primul Model T, americanii aveau de ales dintre vreo 2 200 de mărci de automobile. Fiecare dintre aceste maşini era, dintr-un anumit punct de vedere, doar o jucărie pentru capriciile celor bogaţi. Ford a transformat automobilul într-un obiect de uz general, o maşină ieftină şi practică, pentru toată lumea, iar această diferenţă de filosofie i-a adus un succes inimaginabil şi a schimbat lumea. În doar zece ani şi ceva, Ford avea peste 50 de fabrici pe şase continente şi 200 000 de angajaţi, producea jumătate din numărul de maşini la nivel mondial şi era industriaşul cu cel mai mare succes din istorie, cu o avere de vreo două miliarde de dolari, după estimările lui. Perfecţionînd producţia de masă şi transformînd automobilul

într-un obiect pe care şi-l permitea şi omul de rînd, a schimbat radical cursul şi ritmul vieţii moderne. Noi trăim acum într-o lume în mare parte modelată de Henry Ford. Dar în vara anului 1927 colţul de lume al lui Henry Ford începea să pară cam bolovănos.

Henry Ford s-a născut în iulie 1863, în luna bătăliei de la Gettysburg, şi a trăit pînă în era atomică, murind în 1947, cu puţin înainte să împlinească 84 de ani. De la început, nu a fost atras de viaţa la fermă, căci „era prea multă treabă de făcut”. În prima jumătate a lungii sale vieţi, a fost doar un mecanic foarte bun. După ce s-a lăsat de şcoală, la vîrsta de 16 ani, a lucrat pentru diferite ateliere şi magazine de motoare auto din Detroit, ajungînd în cele din urmă inginer-şef la Edison Illuminating Company. În anii 1890, a renunţat la asta ca să lucreze la ceva ce îl obseda: voia să construiască cea mai bună maşină posibilă. Potrivit lui Morris Markey, care scria la *The New Yorker*, Ford era într-o zi la o cursă de maşini cînd un pilot francez a avut un accident în urma căruia a fost rănit mortal. În timp ce alţii alergau spre pilotul rănit, Ford a alergat la maşină, care scăpase mai teafără decît şi-ar fi închipuit el. A luat cu el o bucată mare de şasiu şi a descoperit că era făcut din oţel cu vanadiu, un material rezistent, dar uşor. Oţelul cu vanadiu a devenit metalul de bază al oricărei maşini pe care a fabricat-o după aceea. Indiferent dacă această poveste este adevărată sau nu, cert e că Ford nu s-a grăbit să înceapă producţia pînă nu a pus la punct toate detaliile legate de fabricare şi de compoziţie. Avea 40 de ani cînd a înfiinţat Ford Motor Company, în 1903, şi 45 cînd a produs primul Model T[2].

Fordul Model T, ca şi Ford însuşi, nu părea că ar avea mari şanse să atingă măreţia. Era aproape dinadins rudimentar. Mulţi ani maşina nu a avut vitezometru şi nici indicator al nivelului de combustibil. Cei care voiau să afle cîtă benzină mai au în rezervor trebuiau să oprească maşina, să coboare şi să dea pe spate scaunul şoferului ca să verifice o jojă aflată pe planşeu. Era şi mai complicat să verifici nivelul uleiului. Proprietarul maşinii sau altcineva pus de acesta trebuia să se strecoare sub şasiu, să deschidă două supape cu un cleşte şi, în funcţie de viteza cu care se scurgea uleiul, să estimeze cît ulei mai trebuia – şi cît de repede. Cît despre viteze, maşina folosea ceva care se numea transmisie planetară, despre care se ştia că este idiosincrasică. Trebuia să exersezi mult pînă să înveţi să stăpîneşti cele trei viteze, dintre care una pentru marşarier. Farurile, acţionate de un magnetou, erau atît de slabe, încît nu prea foloseau la nimic şi se înfierbîntau atît de

tare la viteze mari, încît tindeau să explodeze. Cauciucurile din faţă şi cele din spate erau de dimensiuni diferite, caracteristică inutilă ce îi obliga pe proprietarii de maşini să care la ei două roţi de rezervă. Demaroarele electrice au devenit standard abia în 1926, cu mulţi ani după ce aproape toţi ceilalţi producători le foloseau deja în mod curent.

Şi totuşi, Fordul Model T a fost o maşină foarte îndrăgită. A fost sursa multor bancuri pline de afecţiune. De pildă, cică un fermier al cărui acoperiş de tablă fusese stîlcit de o tornadă l-a trimis la fabrica lui Ford, sperînd că îl va sfătui cineva cum să-l repare. Drept răspuns, a primit următorul mesaj: „Maşina dumneavoastră este una dintre cele mai distruse rable pe care le-am văzut vreodată, însă estimăm că o vom putea repara”. În ciuda tuturor cusururilor sale, Fordul Model T era practic indestructibil, uşor de reparat, suficient de puternic ca să nu se împotmolească în noroi sau în zăpadă şi destul de înalt ca să nu fie deranjat de făgaşe într-o vreme cînd majoritatea drumurilor de ţară erau neasfaltate. De asemenea, era admirabil de adaptabil. Mulţi fermieri îşi modificau Fordurile Model T ca să-şi are ogoarele, să taie buşteni, să pompeze apă, să foreze puţuri ori să facă alte treburi utile.

Una dintre principalele caracteristici ale Fordului Model T de care astăzi nu prea îşi mai aduce nimeni aminte este că a fost prima maşină importantă la care locul şoferului era în stînga. Înainte, aproape toţi producătorii îl aşezau pe şofer în partea dreaptă a maşinii, către marginea drumului, astfel încît, atunci cînd cobora, să pună piciorul pe iarbă sau pe asfalt uscat, nu în noroiul vreunui drum neasfaltat. Ford s-a gîndit că acest avantaj ar putea fi apreciat mai mult de doamne, aşa că a aranjat scaunele astfel încît să le fie lor mai uşor. În plus, cu noua aranjare a scaunelor, şoferul vedea mai bine drumul, iar cînd doi şoferi treceau unul pe lîngă altul, era mai uşor să oprească pentru a vorbi unul cu altul pe geam, faţă în faţă. Nu era Ford un mare gînditor, dar înţelegea natura umană. Oricum, noua aranjare a scaunelor la Fordul Model T a fost atît de populară, încît a devenit curînd un standard adoptat de toate maşinile.

Fordul Model T a fost un mare succes din prima clipă. În primul an, Ford a produs 10 607 maşini, mai mult decît fabricase oricare alt producător pînă atunci, şi tot nu putea face faţă cererilor. Producţia s-a dublat anual (mai mult sau mai puţin), pînă cînd, prin 1913-1914, a ajuns la aproape 250 000 de maşini pe an, iar în 1920-1921 la peste 1,25 milioane.

Convingerea cea mai persistentă despre Fordul Model T, că îl poţi avea în orice culoare dacă aceasta era negru, nu era decît parţial conformă cu realitatea. Unele dintre primele variante ale maşinii au fost produse în mai multe culori, însă culoarea depindea de modelul pe care îl cumpărai. Automobilele mici erau gri, autoturismele roşii şi maşinile de oraş verzi. Negre nu găseai chiar deloc. Aceasta a devenit culoarea de bază în 1914 doar pentru că emailul negru se usca suficient de repede ca să se potrivească metodelor lui Henry Ford bazate pe linia de asamblare, şi a durat numai pînă în 1924, cînd au început să se fabrice maşini albastre, verzi şi roşii.

Exista un anumit lucru care explica avantajul competitiv al lui Ford: linia de asamblare mobilă. Procesul a fost perfecţionat treptat, între 1906 şi 1914, nu neapărat ca un plan progresiv, sistematic, ci mai degrabă ca o serie de expediente disperate, în încercarea de a face faţă cererilor. Ideea de bază a liniei de asamblare – sau a „asamblării progresive”, cum i se spunea la început – avea ca sursă de inspiraţie procesarea carcaselor de animale în abatoarele din Chicago, care, aşa cum s-a remarcat adesea, era de fapt un soi de „linie de dezasamblare”. Mai erau companii care foloseau tehnici de tip linie de asamblare – aşa făcea Westinghouse frîne pneumatice –, dar nici un al fabricant nu a adoptat acest sistem atît de cuprinzător şi de obsesiv ca Ford. În timpul activităţii, muncitorii din fabricile lui Ford nu aveau voie să vorbească, să fredoneze melodii, să fluiere, să şadă, să se rezeme, să facă pauze de gîndire ori cine ştie ce alte activităţi care să-i deosebească de nişte roboţi şi li se dădea doar o pauză de 30 de minute pe tură, în care puteau să meargă la baie, să mănînce ceva ori să-şi rezolve alte nevoi personale. Totul era pus la punct în beneficiul liniei de asamblare.

Henry Ford a susţinut mereu că procesul liniei de asamblare a fost ideea sa, dar se pare că era cam prea generos cu sine. „Henry Ford nu a avut nici un fel de idei legate de producţia de masă”, îşi amintea cîndva colegul lui Ford, Charles Sorensen. „Departe de el acest gînd; dar a fost fermecat de ea, ca şi noi, ceilalţi.”

Graţie vitezei cu care erau realizate operaţiunile, timpul necesar pentru a produce o maşină Ford a scăzut de la 12 ore în 1908 (care era deja un timp bun) la doar o oră şi jumătate după 1913, cînd s-a deschis fabrica Highland Park. În perioada de vîrf a producţiei, la fiecare zece secunde cîte un automobil, camion sau tractor nou ieşea de pe banda de asamblare a unei fabrici Ford de pe cuprinsul Americii. În 1913, vînzările companiei

ajunseseră la aproape 100 de milioane de dolari, cu un profit de 27 de milioane. Odată cu creşterea eficienţei, a scăzut şi preţul – de la 850 de dolari în 1908 la 500 de dolari în 1913 şi la 390 în 1914, după care s-a stabilizat, în cele din urmă, la suma aproape ridicol de rezonabilă de 260 de dolari în 1927.

În 1914, Ford a introdus ziua de muncă de opt ore, cu 40 de ore pe săptămînă, şi a dublat salariul mediu, acesta crescînd la cinci dolari pe zi, ceea ce adesea este numit un gest de generozitate revoluţionară. De fapt, acest lucru a fost necesar din cauza costurilor mari ale rotaţiei personalului – care a fost, în mod uimitor, de 370% în 1913. În acelaşi timp, Ford a creat faimosul său Departament Sociologic, angajînd vreo două sute de cercetători care erau însărcinaţi să examineze toate aspectele vieţii private a lucrătorilor: regim alimentar, igienă, religie, finanţe personale, distracţii şi moravuri. Mîna de lucru a lui Ford era formată din foarte mulţi imigranţi – în unele perioade chiar şi două treimi dintre angajaţii lui erau veniţi din alte ţări – şi Ford chiar dorea să-i ajute să aibă o viaţă mai sănătoasă şi mai plăcută, aşa că intervenţiile lui sociologice nu erau ceva chiar aşa de rău. Totuşi, Henry Ford nu a făcut aproape nimic care să nu implice şi ceva rău pe undeva, iar Departamentul Sociologic a avut cu siguranţă o tentă totalitaristă. Angajaţilor lui Ford li se putea ordona să-şi facă curat în casă şi în curte, să doarmă în paturi în stil american, să economisească mai mult, să-şi schimbe comportamentul sexual ori să renunţe la orice practică despre care vreunul dintre inspectorii acestuia considera că „aduce atingere vigorii fizice sau caracterului moral”. Muncitorilor născuţi în alte ţări care voiau să avanseze în cadrul companiei li se cerea să-şi ia cetăţenia americană şi să facă cursuri de limbă engleză.

De asemenea, trebuie spus că Ford a angajat şi foarte multe persoane cu dizabilităţi – printre care (în 1919) şi un bărbat fără mîini, patru fără picioare, patru orbi, 37 de surzi şi 60 de persoane care sufereau de epilepsie (într-o vreme cînd epilepticii erau dispreţuiţi). În plus, a angajat între 400 şi 600 de foşti puşcăriaşi. A angajat şi bărbaţi de culoare, deşi aproape mereu le dădea treburile cele mai murdare şi mai istovitoare, în locurile unde era cel mai cald. (În 1927 nimeni nu angaja negrese.)

Cui ar trebui să i se atribuie meritele succesului lui Ford este o chestiune controversată încă de cînd a început să aibă succes. Mulţi au sugerat că adevăratul creier al operaţiunii a fost James Couzens, partenerul de origine canadiană al lui Ford. La început, Couzens lucrase la un depozit

de cărbuni, dar s-a asociat de la început cu Ford, dînd dovadă de un fler extraordinar în afaceri. Couzens gestiona finanţele, vînzările, reţeaua de distribuţie şi promovarea lui Ford. Acesta din urmă se ocupa aproape exclusiv de producţie. Din această perspectivă, Henry Ford a dat companiei un nume şi un etos, dar Couzens a transformat-o într-un colos global.

Ford şi Couzens se ciondăneau încontinuu, uneori cu foarte multă înverşunare, iar succesul nu a făcut decît să înrăutăţească lucrurile. Lui Ford a început să nu-i mai convină că James Couzens avea 150 000 de dolari salariu, mai ales după ce şi-a dat seama că asta înseamnă o creştere cu 50 de cenţi a costului de producţie al fiecărei maşini pe care o construiau. Nu credea că James Couzens merită aceşti bani şi, în esenţă, l-a făcut să-şi dea demisia. În 1915 Couzens şi-a vîndut partea sa de acţiuni şi a intrat în politică, ajungînd în cele din urmă senator de Michigan şi devenind celebru prin faptul că l-a atacat pe Andrew Mellon pentru că i-ar fi favorizat pe bogaţi (ironie gustată de mulţi, pentru că se credea că James Couzens este cel mai bogat om din Congres).

Plecarea lui Couzens a fost un motiv de îngrijorare pentru mulţi. „Lumea considera că, deşi Ford era un mecanic foarte talentat, nu prea se pricepea la afaceri”, scria în 1926 un angajat al lui Ford pe nume E.G. Pipp, „şi oamenii nu ştiau ce se va alege de companie după plecarea lui Couzens”. Ce s-a întîmplat de fapt nu se ştie sigur. Fără Couzens, Ford a continuat cam la fel ca înainte. Deşi a intrat într-un declin treptat, este imposibil de spus în ce măsură acest lucru a fost cauzat de plecarea lui Couzens. Cert este că toate inovaţiile veritabile de la Ford s-au făcut cît timp a fost acolo şi Couzens şi că după aceea nu a mai apărut nici una cu consecinţe durabile – cel puţin nu pînă în vara anului 1927, şi nici acestea nu au fost nişte succese ca la carte.

Spre sfîrşitul anilor ’20, un american din şase avea maşină – adică aproape o maşină per familie – şi mulţi considerau că automobilul constituie o parte esenţială a vieţii. Sociologii Robert şi Helen Lynd, în studiul lor clasic despre clasa mijlocie americană, *Middletown*, publicat în 1929, au descoperit, spre surprinderea lor, că în orăşelul fără nume din titlu (care era, de fapt, Muncie, Indiana) oamenii care aveau o maşină erau mai mulţi decît cei ce aveau o cadă în baie. Întrebată de ce, o femeie a răspuns simplu: „Pentru că nu putem ieşi în oraş cu cada”.

Din păcate şi din ce în ce mai mult, maşinile care le plăceau americanilor nu mai erau Fordurile. Alţi fabricanţi produceau maşini superioare ca valoare şi calitate. Toate automobilele de la General Motors aveau vitezometre şi amortizoare, de pildă, în vreme ce Ford abia începea să le introducă. În plus, GM producea o gamă de maşini pentru toate buzunarele, de la Chevrolet, pe treapta cea mai de jos, pînă la Cadillac, cele mai scumpe. (Cadillac era o divizie atît de exclusivistă, încît avea un salon de prezentare în Manhattan unde, după cum se lăudau reclamele sale, „Exponatele nu se vînd şi nu se negociază”. Vizitatorii puteau examina plini de admiraţie cele mai noi modele, dar trebuiau să se ducă în altă parte pentru afacerea sordidă a achiziţionării unui automobil.)

Sub conducerea întreprinzătoare a lui Alfred Sloan Jr, General Motors şi-a modernizat şi şi-a rafinat constant maşinile, adăugînd noi culori şi caracteristici pentru a stimula interesul şi entuziasmul publicului. Spre sfîrşitul anilor ’20 GM făcea anual cîte o schimbare a modelelor, practică în esenţă inutilă, dar impresionant de eficientă ca instrument de marketing. Din urmă venea puternic şi noua Chrysler Corporation, urmaşă a Maxwell Motor Company şi botezată după Walter Chrysler, dinamicul său proprietar. Spre sfîrşitul anilor ’20 Chrysler se descurca nemaipomenit de bine, încît şi-a permis să construiască un splendid monument închinat sieşi: celebra Chrysler Building, cu 77 de etaje, care, atunci cînd a fost finalizată, era cea mai înaltă clădire din lume. (Pentru scurt timp însă. Peste 11 luni a fost întrecută de Empire State Building.)

Toate acestea îl făceau pe Ford să pară tot mai demodat şi mai nepregătit. Ultimul an cu adevărat bun pentru Ford a fost 1923. De atunci pînă la sfîrşitul anului 1926, producţia totală a companiei a scăzut cu 400 000. În aceeaşi perioadă producţia a crescut cu aproape tot atîta la Chevrolet – divizie care fusese dezvoltată de William Knudsen, un inginer genial care lucrase la Ford şi care fusese împins în braţele celor de la General Motors de metodele autocratice ale lui Henry.

În mod remarcabil, în timp ce se întîmplau toate astea, Henry Ford se ocupa tot mai mult de alte chestiuni, mai puţin urgente. Avea o fixaţie: să găsească utilizări industriale anumitor produse agricole. Era fascinat în special de ceea ce considera a fi adaptabilitatea infinită a soiei. Purta costume făcute din fibre de soia şi construia maşini experimentale aproape exclusiv din plastic şi alte materiale făcute din soia. (Maşina respectivă nu a

mai intrat niciodată în producţie pentru că nu a reuşit nimeni să scape de mirosul ei oribil.) Îşi trata oaspeţii cu mîncăruri care constau în principal în produse din soia – „inele de ananas cu tofu, pîine de soia cu unt de soia, plăcintă cu mere şi crustă de soia, cafea din boabe de soia prăjite şi îngheţată din lapte de soia”, după cum povestea biograful său Greg Grandin. Ford îl admira atît de mult pe şeful diviziei sale de cercetare a soiei, Edsel Ruddiman, încît şi-a botezat fata după el.

Pentru a-şi promova convingerile personale, a cumpărat un cotidian muribund, *The Dearborn Independent*, şi l-a transformat într-o revistă de interes general. *The Independent* a devenit faimoasă pentru obtuzitatea articolelor pe care le publica şi pentru îndărătnicia opiniilor sale. Era tipărită chiar în fabrică, într-un spaţiu care fusese nefolosit, ceea ce l-a făcut pe un mucalit să spună că este „cel mai bun cotidian scos vreodată de o uzină de tractoare”. Ford îşi băga foarte mult coada în afacerea cu revista. Una dintre ideile sale a fost să aplice la revistă metodele liniei de asamblare. În loc să repartizeze fiecare articol cîte unui jurnalist, ca la publicaţiile normale, el voia ca articolele să progreseze ca pe un fel de linie de asamblare editorială, unde diferite echipe de specialişti ar fi adus pe rînd o anumită contribuţie, după care ar fi dat articolul mai departe, următoarei echipe. Cineva ar fi furnizat datele, altul s-ar fi ocupat de partea umoristică, un al treilea de sfaturile legate de moralitate şi aşa mai departe. Ford a fost convins să renunţe la ideea asta, dar se amesteca suficient de mult în alte aspecte, aşa că *The Independent* era mereu îngrozitoare. A pierdut sute de mii de dolari pe an cu revista şi ar fi pierdut şi mai mult dacă nu i-ar fi obligat pe reprezentanţii de vînzări să ia şi ei nişte exemplare pe care să le vîndă clienţilor – deşi nu prea vedeai clienţi dispuşi să citească vreun articol lung cît o zi de post şi cu un titlu de genul „Francezi celebri pe care i-am cunoscut”, de A.M. Somerville Story (la vremea aceea un autor la fel de obscur ca şi astăzi), sau „Marina comercială americană trebuie sprijinită de firme, şi *nu* de subvenţii guvernamentale”, de W.C. Cowling, unul dintre directorii de la Ford.

Un lucru mai bine cunoscut este că de obicei *The Independent* publica articole în care îi ataca pe evrei. Îi acuza că manipulează bursele, că pun la cale înlăturarea creştinismului, că folosesc Hollywoodul ca instrument de propagandă pentru interesele evreieşti, că promovează jazzul („muzica idioţilor”, cum îl numea *The Independent*) în rîndul maselor în scopuri dezonorante, că încurajează purtarea fustelor scurte şi a ciorapilor rulaţi şi

că au aranjat Campionatul Mondial din 1919, printre multe altele. Acurateţea nu era tocmai punctul său forte. Într-un articol din 1921 intitulat „Cum au nenorocit evreii baseballul” îl punea la stîlpul infamiei pe Harry Frazee de la Red Sox pornind de la presupunerea că ar fi fost evreu. În realitate, Frazee era prezbiterian.

Majoritatea acestor compuneri au fost reunite într-un volum intitulat *The International Jew*, foarte admirat în Germania nazistă, unde a fost retipărit de nu mai puţin de 29 de ori. Henry Ford are şi meritul suplimentar de a fi singurul american despre care se vorbeşte de bine în *Mein Kampf*, cartea de memorii a lui Adolf Hitler din 1925. Se zicea că Hitler ar fi avut pe perete o poză a lui Ford pusă în ramă.

Antisemitismul lui Ford pare să fi fost unul foarte personalizat. În primul rînd, se pare că nu avea un caracter personal. Din cîte se pare, el nu avea nimic cu evreii ca indivizi. I-a încredinţat fără nici o problemă proiectarea fabricilor sale lui Albert Kahn, un imigrant evreu, cu care a avut o relaţie bună timp de 35 de ani. Atunci cînd rabinul Leo Franklin, un vechi prieten şi vecin cu el, a rupt-o cu Ford din cauza unora dintre acuzaţiile publicate de *The Independent*, acesta chiar nu pricepea de ce a făcut asta. „Care este problema, domnule Franklin?”, l-a întrebat el, sincer nedumerit. „Avem ceva de împărţit?”

Antagonismul lui Ford se baza de fapt pe convingerea că o clică de evrei care acţiona din umbră încerca să cucerească lumea. Nu ştia nimeni care era sursa acestor convingeri. „Sînt sigur că, dacă domnul Ford ar ajunge în boxa martorilor, nu ar putea spune exact cînd şi cum a început să aibă un cui împotriva evreilor nici dacă viaţa lui ar depinde de asta”, remarca Edwin Pipp, primul redactor-şef al revistei *The Independent*, care în scurt timp şi-a dat demisia, sătul să tot publice genul de texte pe care le voia Ford.

Ironia sorţii era că acum Ford dăduse de belea tot din cauza unui atac la persoană. Printre toate declamaţiile pe care le publica, *The Independent* s-a apucat să-l facă albie de porci pe un avocat numit Aaron Sapiro, afirmînd că ar fi făcut parte dintr-o „clică de bancheri, avocaţi, agenţi de publicitate şi cumpărători de produse agricole – toţi evrei”, care îi înşelaseră pe fermierii americani în cadrul unei conspiraţii ce urmărea să preia controlul asupra pieţei americane a grîului. Sapiro a dat revista în judecată pentru calomnie, cerînd despăgubiri în valoare de un milion de dolari. Cazul avea să reprezinte o bilă neagră pentru Ford în prima jumătate a anului 1927.

Ford era programat să depună mărturie la proces pe 1 aprilie, dar cu o zi înainte de înfăţişare a fost implicat într-un accident ciudat. Potrivit declaraţiei date de Ford la poliţie, după muncă, se întorcea cu maşina acasă, cînd doi indivizi dintr-un Studebaker l-au forţat să iasă de pe şosea. Pierzînd controlul volanului, Ford s-a dus la vale pe un rambleu abrupt, izbindu-se în cele din urmă de un copac de lîngă River Rouge. Cel mai probabil, copacul i-a salvat viaţa, căci rîul era primejdios de umflat după ploile abundente din ultimul timp – aceleaşi ploi care cauzau inundaţiile de pe valea fluviului Mississippi, mai spre sud. Ford a ajuns acasă pe jos, buimac şi plin de sînge, cu o rană adîncă deasupra unui ochi şi o tăietură serioasă în creştetul capului. Cei doi indivizi din Studebaker nu au fost găsiţi niciodată.

Mulţi au presupus că Ford înscenase accidentul ca să nu mai trebuiască să depună mărturie a doua zi, dar severitatea rănilor sale părea să contrazică această ipoteză. O teorie alternativă era că Ford, despre care toată lumea ştia că este un şofer exasperant dacă te nimereai în spatele lui – conducea încet şi pe mijlocul drumului –, fusese depăşit de un şofer frustrat şi fusese scos accidental de pe carosabil sau virase, luat prin surprindere. Oricare ar fi fost cauza, efectul a fost că procesul de calomnie nu s-a mai desfăşurat conform planului.

S-a stabilit o nouă dată pentru judecarea cazului, dar Ford s-a hotărît să nu mai lupte şi, după ce s-a gîndit bine, i-a trimis personal lui Sapiro o scrisoare aparent sinceră (împreună cu un cec de 140 000 de dolari drept despăgubire) în care le cerea scuze acestuia şi evreilor în general şi promitea să nu-i mai atace niciodată. Scrisoarea era datată 30 iunie, dar a fost făcută publică pe 8 iulie.

În scrisoare, Ford pretindea că nu fusese la curent cu lucrurile îngrozitoare pe care le publica *The Independent* despre evrei. „Dacă mi-aş fi dat seama măcar de caracterul general – ca să nu mai vorbesc de detalii – al acestor afirmaţii, aş fi interzis punerea lor în circulaţie fără să stau pe gînduri nici o clipă”, declara el, exprimîndu-se într-un stil care evident nu îi aparţinea. „Am fost extrem de şocat cînd am cercetat dosarele de la *The Dearborn Independent* şi broşurile intitulate *The International Jew*.” Toate astea erau puţin cam trase de păr, pentru că multe dintre acuzaţiile aduse evreilor apăruseră într-o rubrică semnată de Ford sau în interviurile pe care le acordase altor publicaţii. Joseph Palma, un funcţionar al lui Ford care a fost implicat îndeaproape în redactarea scrisorii, a mărturisit după aceea că,

de fapt, Henry Ford nu citise scrisoarea prin care îşi cerea scuze, avînd doar o idee foarte vagă despre conţinutul său.

În orice caz, *The Independent* şi-a încetat atacurile vituperante. Deoarece tirajul revistei a scăzut, Ford a redus preţul la cinci cenţi bucata, dar tot nu o cumpăra nimeni, aşa că la sfîrşitul anului 1927 a desfiinţat-o. În opt ani, îl costase aproape cinci milioane de dolari.

Ford s-a ţinut de cuvînt şi nu i-a mai criticat niciodată pe evrei în public. Totuşi, asta nu înseamnă neapărat că s-a lepădat de convingerile lui. Peste vreo zece ani şi ceva, cînd împlinea 75 de ani, a acceptat una dintre cele mai înalte decoraţii acordate de Germania nazistă unor civili – Marea Cruce a Ordinului Vulturul German –, garnisită cu laude din partea lui Adolf Hitler. Un singur american celebru din acea perioadă a mai fost atît de admirat şi de decorat de către nazişti (pe care îi admira şi el, la rîndul său, fără să se ascundă): Charles Lindbergh.

Dar în 1927 toate acestea erau încă foarte departe. Deocamdată, scăpat de beleaua cu Sapiro, Henry Ford îşi putea îndrepta atenţia către alte chestiuni, mai presante. Una era planul nebunesc de a cultiva arbori-de-cauciuc în America de Sud. Cealaltă – încercarea de a-şi slava afacerea.

1. Contextul cazului era mai complicat. În 1916, revoluţionarul mexican Pancho Villa a condus un raid în New Mexico în timpul căruia au fost ucişi 17 americani. Asta i-a întors pe americani împotriva Mexicului şi l-a făcut pe preşedintele Woodrow Wilson să trimită la graniţă trupe ale Gărzii Naţionale. Se spunea că Henry Ford ar fi declarat că nu le va plăti salariile angajaţilor lui care erau chemaţi la arme şi trimişi în New Mexico, fapt pentru care *Tribune* l-a criticat, ceea ce a avut ca rezultat acuzaţia de calomnie. De fapt, se pare că Ford nu a făcut niciodată afirmaţia care a dus la defăimarea sa.

2. Înainte de Fordul Model T s-au produs alte opt modele: A, B, C, F, N, R, S şi K, în această ordine. Dacă o fi fost vreo logică în această secvenţă, Ford nu a dezvăluit-o în memoriile sale, *Viaţa şi opera mea.*

Capitolul 18

În 1871, un aventurier englez de 25 de ani pe nume Henry Wickham s-a mutat în umedul nord îndepărtat al Braziliei, aproape de ecuator, cu numeroasa lui familie extinsă – soţia, mama, fratele, sora, logodnicul surorii, logodnica fratelui şi mama logodnicii fratelui – şi cu încă vreo doi-trei amatori de aventuri care l-au însoţit ca să-l ajute. Ceata asta pestriţă s-a stabilit la Santarém, în zona de confluenţă dintre Rio Tapajós şi Amazon, avînd mari speranţe să se îmbogăţească din plantaţii. Experimentul s-a dovedit a fi dezastruos. Culturile lor au fost compromise în mod repetat şi bolile tropicale i-au secerat pe trei dintre membrii grupului în al doilea an şi pe încă doi în al treilea. În 1875, nu mai rămăseseră decît Wickham şi soţia lui. Ceilalţi care scăpaseră cu viaţă se întorseseră în Anglia.

În încercarea de a mai salva ceva din tot acest experiment, Wickham a urcat pe cursul apei, pătrunzînd în junglă, şi a cules cu migală 70 000 de seminţe de arbori-de-cauciuc brazilieni din specia *Hevea brasiliensis*. Cauciucul devenea un produs preţuit în lume şi îmbogăţise localităţi ca Manaus, Pará şi alte porturi de pe Amazon. Brazilia controla – şi păzea cu stricteţe – cea mai mare parte din producţia mondială, aşa că Wickham a trebuit să culeagă seminţele pe furiş, riscînd foarte mult. S-a întors în Anglia cu aceste seminţe şi le-a vîndut la un preţ bun Grădinii Botanice Regale de la Kew.

Cu banii pe care i-a cîştigat astfel, Wickham a plecat în Queensland, Australia, ca să pună pe picioare o plantaţie de tutun. Nici asta nu i-a mers. Apoi s-a dus în America Centrală, în Hondurasul Britanic, ca să crească bananieri. Şi de afacerea asta s-a ales praful. Perseverent, Wickham a traversat din nou Pacificul, ajungînd în Noua Guinee Britanică (actuala Papua – Noua Guinee), a luat în arendă pe cinci ani nişte pămînt din atolul Conflict şi s-a apucat să pescuiască spongieri, să crească stridii şi să producă copră din nuci-de-cocos. Într-un tîrziu a avut un oarecare succes, dar soţia lui nu a mai putut suporta izolarea în care trăiau. A fugit în Bermude şi dusă a fost.

Între timp, seminţele arborilor-de-cauciuc pe care le adusese Wickham în Anglia o duceau nemaipomenit de bine[1]. Kew le-a trimis în mai multe colonii britanice, descoperind că le priesc solurile bogate şi vremea umedă din zonele tropicale ale Extremului Orient – ba chiar le mergea mai bine decît în junglele din care proveneau. În Brazilia, densitatea arborilor-de-cauciuc era de numai trei-patru pe hectar, aşa că lucrătorii trebuiau să meargă foarte mult ca să adune o cantitate mai mare de latex. În Singapore, Malaysia şi Sumatra, *Hevea* forma însă crînguri luxuriante. În Asia nu avea duşmani naturali, aşa că nu existau insecte sau mane care să-i tulbure creşterea, iar copacii ajungeau pînă la înălţimi de 30 de metri. Brazilia nu putea ţine pasul. Dacă înainte deţinuse practic monopolul asupra cauciucului de înaltă calitate pe piaţa mondială, în anii ’20 ajunsese să producă mai puţin de 3%.

Cam patru cincimi din cantitatea de cauciuc se consuma în Statele Unite, majoritatea înghiţită de industria construcţiilor de maşini. (La început cauciucurile maşinilor trebuiau schimbate în medie la 3-5 000 de kilometri, aşa încît cererea era mare şi constantă.) La începutul anilor ’20, cînd umbla vorba că Marea Britanie intenţionează să introducă un impozit mare pe cauciuc ca să plătească despăgubirile de război, Ministerul american al Comerţului, sub supravegherea neobositului Herbert Hoover, a răspuns cu un program accelerat axat pe găsirea unei soluţii, pentru ca America să nu mai depindă de străini, fie producînd ea însăşi cauciuc, fie inventînd un înlocuitor sintetic. Însă nimic nu a funcţionat. Arborii-de-cauciuc nu se adaptau nicăieri în America şi nici măcar Thomas Edison nu a fost în stare să născocească o versiune artificială care să fie măcar pe jumătate la fel de fiabilă.

Henry Ford a luat-o ca pe o provocare personală. Detesta să depindă mereu de nişte furnizori care puteau oricînd să crească preţurile ori să profite altcumva de el. Aşa că întotdeauna făcea tot ce îi stătea în putere ca să controleze toate elementele lanţurilor sale de aprovizionare. Din acest motiv deţinea mine de fier şi de cărbune, păduri şi fabrici de cherestea, Detroit, Toledo & Ironton Railroad şi o flotă de nave. Atunci cînd s-a hotărît să-şi fabrice singur parbrizele, a devenit imediat al doilea dintre cei mai mari producători de sticlă din lume. Ford deţinea 400 000 de acri de păduri în Peninsula Superioară a statului Michigan. Fabricile de cherestea Ford se lăudau că folosesc fiecare bucăţică dintr-un copac, în afară de umbră. Scoarţa, rumeguşul, răşina – totul se comercializa. (Un produs Ford

care există şi astăzi este bricheta din cărbune de lemn Kingsford.) Nu suporta gîndul că ar putea fi obligat să oprească producţia pentru că cine ştie ce despot străin sau clică de afacerişti i-ar interzice accesul la vreun produs de care avea nevoie – iar în anii ’20 el era cel mai mare consumator de cauciuc de pe planetă. Astfel că în vara anului 1927 Henry Ford s-a apucat de cea mai ambiţioasă şi mai nebunească afacere din lunga lui viaţă: Fordlandia.

Planul lui era să construiască o comunitate americană miniaturală în junglele Braziliei şi de acolo să administreze cea mai mare plantaţie de arbori-de-cauciuc din lume. Brazilienii erau atît de disperaţi să-şi revitalizeze muribunda industrie a cauciucului, încît i-au oferit bucuroşi lui Ford aproape tot ce a cerut. I-au vîndut două milioane şi jumătate de acri de pădure tropicală – cam cît suprafaţa statului Connecticut – la un preţ de nimic, adică 125 000 de dolari, şi l-au scutit pe 50 de ani de plata taxelor la import pentru materialele aduse în ţară şi la export pentru latexul vîndut în străinătate. I s-a dat voie să-şi construiască aeroporturi, şcoli, bănci, spitale şi linii ferate private. În esenţă, lui Ford i s-a permis să înfiinţeze un stat autonom pe teritoriul Braziliei. Compania a primit pînă şi autorizaţia de a construi un baraj pe rîul Tapajós dacă aşa îi convenea şi devenea mai productivă.

Pentru a superviza şi a pune în practică acest proiect de proporţii uriaşe, Ford a trimis pe teren un manager de 37 de ani pe nume Willis Blakeley. Acesta primise instrucţiuni clare, care erau cu mult peste competenţa sa. I s-a spus că construiască un întreg orăşel, cu o piaţetă în centru, un cartier de afaceri, spital, cinema, sală de dans, teren de golf şi alte proiecte municipale utile şi satisfăcătoare. În jurul acestora ar fi fost cartiere rezidenţiale, cu căsuţe albe acoperite cu ţiglă, fiecare avînd un gazon îngrijit, straturi de flori şi grădiniţe de legume. Nişte ilustraţii realizate de artişti, oferite cu bunăvoinţă de compania lui Ford, înfăţişau o comunitate idilică şi liniştită, cu străzi asfaltate şi maşini Ford, în ciuda faptului evident că, în afară de spaţiul foarte limitat al orăşelului, nu ar fi avut unde să circule. Henry Ford s-a gîndit aproape la toate detaliile proiectului. Ceasurile aveau să fie fixate pe ora statului Michigan şi urma să se respecte Legea Prohibiţiei, chiar dacă aceasta nu era valabilă în Brazilia. Indiferent de costuri, Fordlandia avea să respecte legile, cultura şi valorile americane – un avanpost al idealurilor protestante în mijlocul unei jungle sufocante şi uitate de Dumnezeu.

În jurul oraşului avea să se desfăşoare cea mai amplă operaţiune agricolă de pe planetă. Blakeley nu trebuia doar să planteze şi să hrănească nişte păduri de arbori-de-cauciuc uriaşi, ci şi să găsească utilizări industriale pentru toate celelalte roade ale junglei. Fordlandia avea să producă vopsele, îngrăşăminte, medicamente şi alţi compuşi utili folosind frunzele, scoarţa şi răşinile lipicioase ale florei sale dense şi prolifice.

Blakeley nu avea nici abilităţile, nici experienţa care l-ar fi ajutat să realizeze vreunul dintre toate aceste lucruri. Era un simplu şmecheraş bădăran. Cu mult înainte să apuce să vadă terenul pe care urma să-l administreze, deja făcea de ruşine valorile civilizaţiei. Stabilindu-se temporar în portul Belém, la şase zile în aval de locul unde trebuia construită Fordlandia, s-a cazat într-un apartament de la Hotel Grande, cu vedere la piaţa principală. Acolo i-a oripilat pe localnici umblînd gol puşcă şi făcînd amor cu soţia fără să închidă obloanele, în văzul cetăţenilor care ieşeau să-şi facă plimbarea de seară. Era adesea beat, de obicei lăudăros şi mereu nesuferit. Şi i-a înstrăinat pe mai toţi funcţionarii care l-ar fi putut ajuta, precum şi pe oamenii de afaceri de care avea să depindă pentru aprovizionare.

Cu ajutorul unor supervizori americani şi brazilieni, Blakeley a angajat aproape 3 000 de oameni ca să defrişeze jungla şi să construiască tabăra, dar, imediat ce s-au apucat de treabă, lucrurile s-au împotmolit. Defrişarea junglei era un coşmar. Lamele de fierăstrău făcute pentru pădurile de conifere din Michigan se chinuiau zadarnic să taie lemnul brazilian de esenţă tare ca fierul. În sezonul uscat, nivelul apei rîului Tapajós putea scădea şi cu 12 metri, iar în mare parte a anului era prea mic pentru ca bărcile cu echipamente să ajungă pînă la plantaţie. Echipamentele care mai apucau să ajungă se dovedeau adesea a fi inutile – sau cel puţin nu foloseau la nimic în momentul acela. O ladă trimisă de la Detroit conţinea maşini de produs gheaţă. Un alt transport includea o locomotivă cu aburi pentru căi ferate cu ecartament îngust şi mai multe sute de metri de şine. Blakeley nu a construit nişte depozite adecvate, aşa că proviziile se degradau pe malurile rîului. Sacii de ciment absorbeau umezeala din aer şi se întăreau ca piatra. Maşinăriile şi uneltele rugineau, devenind inutilizabile. Tot ce putea fi cărat se fura.

În plus, după cum a descoperit Blakeley, cultivatorii locali, care se temeau că le va face concurenţă, nu voiau să-i vîndă puieţi, aşa că a fost nevoit să importe arbori-de-cauciuc din Extremul Orient. Deşi seminţele pe

care le-a adus în Brazilia erau urmaşele celor din Amazonia – întîmplător, Wickham le adunase chiar de pe malul celălalt, în dreptul terenului cumpărat de Ford –, le-a mers destul de prost atunci cînd au fost sădite în solul proaspăt defrişat. Blakeley nu a priceput că *Hevea* este un arbore care creşte în junglă şi că trebuie ferit de soarele arzător. De-a lungul evoluţiei, ajunsese să crească în izolare, aşa că îi lipsea rezistenţa necesară în livezi dese. Cînd erau plantaţi laolaltă, arborii atrăgeau ca un magnet lăcuste, omizi, purici, musculiţe albe şi alte insecte lacome care lăsau un dezastru în urma lor.

Defrişarea unor suprafeţe mari a expus luminii directe a soarelui şi cursuri de apă care pînă atunci fuseseră ascunse în umbra deasă. Acum algele creşteau în neştire, ceea ce a provocat o înmulţire explozivă a populaţiei de melci. Iar melcii erau gazde pentru nişte paraziţi, nişte viermişori care cauzau schistozomiază, o boală îngrozitoare ale cărei victime au dureri atroce, febră mare, oboseală şi diaree. Schistozomiaza nu existase în regiunea aceea înainte de venirea lui Ford; după Fordlandia, a devenit endemică. Făceau ravagii şi malaria, febra galbenă, elefantiazisul şi anchilostomii.

Dar acolo aproape totul era chinuitor. În fluviu erau o grămadă de peştişori numiţi *candiru*, care pătrund în corpul uman prin toate orificiile (mai ales prin penis); au nişte proeminenţe spinoase curbate cu ajutorul cărora se fixează acolo, fiind imposibil de scos. Pe uscat, larvele tăunului *Dermatobia hominis* ajungeau sub piele şi depuneau ouă; victimele aflau că sînt infestate cînd vedeau ceva mişcîndu-li-se pe sub piele sau cînd inflamaţiile erupeau, iar din ele ieşeau larve noi-nouţe.

Dincolo de hotarele taberei, în tufişuri, stăteau la pîndă vipere şi jaguari. Toţi băştinaşii erau ostili. Întîmplător, chiar în zona aceea dispăruse cu doi ani înainte, după cum bine se ştie, exploratorul britanic Percy Fawcett, împreună cu fiul său şi cu alt tînăr englez, în timpul unei expediţii pentru găsirea legendarului „oraş pierdut Z”. Fawcett elaborase o teorie – sau mai degrabă o fixaţie – potrivit căreia cîndva, demult, existase o mare civilizaţie a unei populaţii cu pielea albă în inima pădurilor tropicale, care lăsase în urmă un oraş magnific ce aştepta să fie redescoperit. Nu a explicat niciodată motivul pentru care a numit acest oraş Z. Nu avea nici o dovadă că ar exista; se ghida doar după instinct. O fi fost Fawcett uşor într-o doagă, dar era un explorator cu multă experienţă. Făcea expediţii prin Amazonia din 1906, aşa că era în stare să se descurce. Faptul că el şi ceilalţi doi care îl

însoţeau au dispărut fără urmă era o dovadă a condiţiilor dure din acest colţ de lume.

O teorie era că Fawcett şi tovarăşii săi fuseseră confundaţi cu membrii altei cete de aventurieri conduşi de americanul Alexander Hamilton Rice, care explora zona cam în aceeaşi perioadă (ceea ce îl scotea din sărite pe Fawcett). Rice era putred de bogat pentru că se însurase cu o văduvă înstărită, Eleanor Widener (care a donat cărţile din Biblioteca Widener de la Harvard). Cu banii soţiei, Rice a finanţat nişte expediţii de mare amploare, echipîndu-le cu accesorii ultimul răcnet. Expediţia din 1925 dispunea chiar şi de un aeroplan – una dintre primele expediţii arheologice care au avut aşa ceva. Rice folosea avionul pentru măsurători aeriene, dar îl şi ticsea cu bombe pe care intenţiona să le lanseze în capul oricăror băştinaşi pe care i-ar fi considerat dificili sau îndărătnici. Fireşte, asta i-a făcut pe băştinaşi să nu mai fie tocmai binevoitori cu albii care nimereau pe teritoriul lor, ceea ce ar putea explica sfîrşitul nefericit al bietului Fawcett.

Dacă ne gîndim că avea la dispoziţie trei mii de muncitori, Blakeley nu a făcut cine ştie ce. O bucăţică de drum a fost nivelată şi asfaltată. S-au construit o clinică şi o cantină. S-au încropit nişte locuinţe, deşi majoritatea erau nefinisate şi rudimentare. Din America s-au trimis nişte case de calitate mai bună pentru manageri, care nu trebuiau decît să fie montate, dar fuseseră proiectate de nişte arhitecţi din Michigan şi dovedeau că aceştia habar nu aveau de condiţiile din junglă. În locul tradiţionalului acoperiş de paie, toate aveau acoperiş de metal ce reţinea căldura, aşa că se încingeau ca un cuptor. Nimeni din Fordlandia nu s-a simţit confortabil nici măcar o clipă.

După ce a dovedit că nu era bun de nimic, Blakeley a fost înlocuit cu Einar Oxholm, un căpitan norvegian de navă care a fost descris de un observator imparţial drept un tip voinic cu minte puţină. La fel ca şi Blakeley, Oxholm nu ştia absolut nimic despre botanică, agronomie, tropice, cauciuc sau orice altceva care l-ar fi ajutat să conducă o operaţiune agricolă de amploare în junglă. Era mai cumsecade decît Blakeley, dar la fel de incompetent, ceea ce nu a schimbat cu nimic lucrurile prost administrate pînă atunci.

Cît a stat aici nefericitul de Oxholm, patru dintre copiii lui au murit de febră. Menajera lui s-a dus să se scalde în rîu într-o seară şi a ieşit din apă

şocată, cu ochii cît cepele şi fără un braţ. I-l sfîrtecase un caiman. Biata femeie a murit din cauza hemoragiei.

Moravurile, capitol la care lucrurile nu stătuseră niciodată prea bine, s-au dus cu totul la vale pe vremea lui Oxholm. Muncitorii nu erau deloc încîntaţi de salarii şi de condiţii şi nici fascinaţi de regimul alimentar american cu terci de ovăz şi jeleu care li se impunea la cantină (deşi, din fericire, Ford nu a insistat ca şi muncitorii lui să urmeze dieta cu soia). Salariile erau un subiect deosebit de sensibil. Majoritatea angajaţilor de pe plantaţie se gîndiseră că vor fi plătiţi cu cinci dolari pe zi, ca muncitorii lui Ford din America. Însă au descoperit că nu li se dădeau decît 35 de cenţi pe zi, bani din care, după ce că erau puţini, li se reţinea şi o parte pentru mîncare, indiferent dacă o consumau sau nu. Nici limitele impuse libertăţii personale – în special interzicerea băuturii – nu erau deloc acceptate cu bucurie, mai ales că managerii plantaţiei erau văzuţi delectîndu-se seara cu cocteiluri pe verandă. Drept rezultat, într-o noapte angajaţii nu au mai suportat şi s-a stîrnit o răzmeriţă; oamenii au invadat tabăra cu macete, cavile şi alte unelte periculoase. Mulţi dintre manageri au fost nevoiţi să fugă cu bărcile ori să se ascundă în junglă pînă s-au mai liniştit lucrurile.

Pînă la urmă, Ford a numit un manager de origine scoţiană pe nume Archibald Johnston, care era inteligent şi capabil şi a făcut multe îmbunătăţiri îndelung amînate. A asigurat magazine şi o şcoală, locuinţe mai bune şi o sursă de apă curată. El şi supraveghetorii plantaţiei au reuşit chiar să facă să crească 700 000 de arbori-de-cauciuc, dar pentru asta au trebuit să-i afume continuu ca să alunge insectele şi bolile. Chiar şi aşa, trebuiau trimişi muncitori ca să adune cu mîna omizile din copaci. Costurile implicate erau disproporţionate faţă de profiturile care se puteau obţine. În acelaşi timp, declanşarea Marii Depresiuni a făcut ca atît cererea, cît şi preţurile să scadă; apoi, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, s-a inventat cauciucul artificial. În 1945, după aproape 20 de ani de eforturi zadarnice, Ford a renunţat la visul lui amazonian şi a dat înapoi guvernului brazilian domeniul din junglă aproape pe degeaba. Mulţi dintre angajaţii de pe plantaţie au aflat că americanii au renunţat abia în ziua plecării lor. Ca o ironie absolută, terenul a fost în cele din urmă preluat de compania americană Cargill şi astăzi produce mari cantităţi de soia, produsul agricol pe care Henry Ford îl preţuia mai mult decît pe oricare altul.

Dacă lucrurile mergeau prost pentru Ford în Amazonia, la Detroit era şi mai rău. De ani de zile, fiul şi moştenitorul lui Ford, Edsel, susţinea că Modelul T ar trebui retras de pe piaţă şi înlocuit cu ceva mai stilat, dar tatăl lui, după ce se gîndea puţin (sau deloc), respingea orice sugestie a lui Edsel. Henry şi-a dedicat o bună parte din viaţă umilirii fiului său. Deşi îl numise pe Edsel preşedinte al companiei în 1919, cînd acesta nu avea decît 25 de ani, Henry îl lua peste picior de faţă cu alţii şi îi contramanda ordinele. Odată, cînd Edsel a pus să se construiască nişte cuptoare de cocs noi la fabrica River Rouge, Henry a aşteptat pînă au fost finalizate şi apoi a ordonat să fie dărîmate.

Dar acum, cînd vînzările scădeau vertiginos, Henry a trebuit să recunoască – deşi nu şi să admită – că zilele Fordului Model T cam apuseseră. Pe 26 mai, în vreme ce toată lumea era cuprinsă de lindberghmanie, Ford Motor Company a produs, potrivit declaraţiilor sale, Modelul T cu numărul 15 000 000 (de fapt, era cel puţin al 15 348 781-lea – nu ştia nimeni cu exactitate), suspendînd imediat producţia pentru a construi o maşină cu totul nouă. Pentru o perioadă neprecizată, cel mai mare producător de maşini din lume nu avea să mai scoată nimic nou la vînzare. 60 000 de angajaţi ai lui Ford din Detroit au rămas instantaneu fără loc de muncă. Alte zeci de mii de la fabricile de asamblare din toată America şi din toată lumea au avut aceeaşi soartă. Majoritatea aveau să rămînă fără serviciu cel puţin şase luni, alţii mult mai mult. Sistarea producţiei i-a afectat puternic şi pe răbdătorii intermediari ai lui Ford, mai ales pe cei care aveau în oraş saloane de prezentare unde plăteau chirii mari. Mulţi nu şi-au mai revenit niciodată.

La maşina cea nouă s-a lucrat în mare taină. Nu s-a dezvăluit nici măcar numele acesteia. Mulţi îşi dădeau cu părerea că avea să se numească Edison, după prietenul apropiat şi eroul lui Henry Ford. Doar cîţiva oameni din cadrul companiei ştiau că se va numi Modelul A. Circulau o mulţime de zvonuri despre ceea ce se întîmpla în incinta fabricii. Se spunea că Henry Ford ar fi locuit în fabrică, dormind pe un pat de campanie instalat în biroul lui sau în unul dintre ateliere. (Nu era adevărat.) Volumul de muncă implicat de producerea unei noi maşini pornind de la zero era descurajant, ca să nu spunem mai mult. A fost aproape sigur cea mai amplă retehnologizare a unei industrii întreprinsă pînă atunci şi de atunci încoace. Noua maşină avea să conţină 5 580 de componente, aproape toate inovative, aşa că toate trebuiau proiectate acum – şi nu doar părţile componente, ci şi cîteva mii de

maşinării noi care să le fabrice. Unele dintre acestea erau enorme. Două prese mecanice cu motor erau înalte cam cît trei etaje şi cîntăreau 240 de tone fiecare.

Fapt remarcabil, compania a făcut aproape toată munca de proiectare şi de retehnologizare fără ajutorul unor specialişti, căci Henry Ford îi detesta pe specialişti şi refuza să dea bani pentru aşa ceva. Cum spunea în cartea lui din 1924 *Viaţa şi opera mea*: „Eu nu folosesc niciodată experţi consacraţi. Dacă aş vrea vreodată să înăbuş opoziţia prin mijloace neloiale, aş înzestra-o cu experţi". Iar mai tîrziu adăuga: „Din păcate, am descoperit că trebuie să ne descotorosim imediat de oricine se crede specialist – pentru că nimeni nu se crede specialist dacă îşi cunoaşte cu adevărat meseria".

Drept urmare, Ford nu avea nici un angajat cu competenţe speciale în domeniul tehnicii sau al proiectării tehnice. Compania nici măcar nu avea un teren de încercare, testîndu-şi maşinile pe drumurile publice, spre consternarea poliţiştilor. Principalul angajat al lui Ford care făcea testele, Ray Dahlinger, era un om foarte tăcut. Nu avea decît două verdicte seci pentru orice maşină: era fie „a naibii de bună", fie „a naibii de proastă". „Nu puteai să afli niciodată de la el detalii despre ce anume nu era bine sau ce trebuia să fie îmbunătăţit", spunea oftînd un inginer. Compania avea totuşi un laborator de cercetare cu stil, proiectat de Kahn, dar Henry Ford refuza să investească în instrumente de precizie sau alte lucruri folositoare. Mare parte din acest spaţiu era alocat experimentelor cu soia şi alte alimente.

Refuzul lui Ford de a plăti specialişti dusese de rîpă Fordlandia şi acum ameninţa să facă la fel şi cu Modelul A. De mulţi ani, Fordul Model T era criticat pentru frînele sale nesigure. Multe state începeau să ceară verificarea anuală a siguranţei maşinilor şi cei de la Ford se temeau că Modelul T nu va trece testele. Umbla vorba că Germania se gîndea chiar să interzică Modelul T din cauza problemelor cu frînele. De aceea, Lawrence Sheldrick, cel mai bun inginer al lui Ford, s-a asigurat ca, pentru noul Model A, să se proiecteze alte frîne, mai sigure. Lui Henry Ford nu îi convenea deloc să-i spună nişte străini cum să-şi fabrice produsele, iar o bună bucată din vară a refuzat din principiu să permită instalarea unor frîne mai sigure pe maşina cea nouă, întîrziind şi mai mult lucrurile.

După cum remarca mai tîrziu Charles E. Sorensen, un director de la Ford care a avut multe de tras, nici un om de afaceri cu scaun la cap nu ar fi sistat producerea Modelului T fără să aibă alt model deja proiectat şi gata să

intre în producţie. Asamblarea noii maşini din mers, estima Sorensen, a crescut costurile schimbării cu 100-200 de milioane de dolari. Costurile suplimentare ale intransigenţei lui Henry Ford erau incalculabile.

Pe 26 iulie, cu patru zile înainte ca Henry Ford să împlinească 64 de ani, General Motors a anunţat că în prima jumătate a anului cîştigase 129 de milioane de dolari. Nu se mai întîmplase niciodată ca un producător să facă atîţia bani în şase luni – iar asta din vînzările realizate înainte ca Ford să sisteze producţia. Acum, că Ford nu mai făcea nici un fel de maşini, toată piaţa rămăsese la dispoziţia concurenţei. În ce măsură sau dacă avea să recupereze Ford terenul pierdut după o pauză atît de îndelungată era o întrebare pe care începeau să şi-o pună mulţi din această industrie.

Restul era curioasă să afle ce avea să mai născocească Henry Ford ca să înlocuiască Modelul T. Ce nu ştia lumea era că şi mulţi din interiorul companiei lui Ford erau la fel de curioşi să afle răspunsul la această întrebare.

1. Prin 1910, cînd s-a întors în Anglia, Wickham a descoperit că devenise erou naţional. Asociaţia Britanică a Cultivatorilor de Arbori-de-Cauciuc i-a acordat o rentă viageră, iar regele l-a făcut cavaler.

Capitolul 19

Înainte de anii ’20, Florida era cunoscută pentru citrice, terebentină şi cam atît. Cîţiva bogătaşi îşi mai petreceau acolo iarna, dar în rest nimănui nu îi trecea prin cap să viziteze acest stat. Dar la un moment dat americanii au descoperit cît de atractivă este clima Floridei şi cît de plăcute sînt plajele sale şi, brusc, aceasta a devenit o destinaţie căutată de toţi. În 1925, Florida a anulat impozitele pe venit şi pe moştenire, ceea ce a făcut-o şi mai atrăgătoare. Lumea a început să vină aici puhoi şi aşa a început un boom al imobiliarelor extrem de intens şi din ce în ce mai iraţional.

Înainte de acesta, un teren în Miami valora 800 de dolari; acum se vindea cu 150 000 de dolari. Actele de proprietate îşi schimbau deţinătorul chiar şi de două-trei ori pe zi, deoarece cumpărătorii disperaţi încercau să se îmbogăţească tot mai mult. Unii, care nu mai aveau răbdare, cumpărau terenuri aflate sub ape, sperînd că în scurt timp, ca prin minune, asanările le vor transforma în proprietăţi foarte căutate, aflate chiar pe ţărm. (Iar în unele cazuri, trebuie precizat, chiar aşa s-a şi întîmplat.) *Miami Herald* publica atît de multe anunţuri imobiliare, încît un număr de duminică a ajuns chiar la 504 pagini.

Printre cei atraşi de Florida se număra şi patronul echipei Yankees, Jacob Ruppert. Acesta a cumpărat zece mii de acri în Golful Tampa, plănuind să construiască un complex turistic, botezat cu modestie Ruppert Beach, de proporţii care rivalizau cu Coral Gables sau Palm Beach. În acest scop, în 1925 a mutat cantonamentul la St. Petersburg, aflat nu departe. La început a fost un pic mai greu. La un antrenament, Babe Ruth nu a putut să-şi ocupe poziţia pînă nu a venit un paznic ca să fugărească un aligator înapoi în mlaştina care se întindea dincolo de marginea din dreapta (neîngrădită) a terenului. Ruppert a născocit un slogan atrăgător pentru proiectul lui imobiliar – „Acolo unde fiecare gură de aer e sănătate curată şi fiecare clipă e plăcere pură” –, promiţînd că aceasta va fi cea mai bună oportunitate de investiţii de pe coasta golfului. În primăvara anului 1926,

Ruppert Beach făcea reclamă la loturi de construcţii disponibile începînd cu suma de 5 000 de dolari – „pentru moment”.

Apoi s-a întîmplat nenorocirea. Pe 18 şi 19 septembrie 1926, un uragan uriaş, primul de proporţii notabile din ultimii 20 de ani, a lovit Florida, devastînd Miami Beach şi o zonă întinsă dincolo de aceasta. 415 oameni şi-au pierdut viaţa. 18 000 au rămas fără locuinţe. Pe toată piaţa imobiliară din Florida nu mai exista cerere deloc, nici măcar în locurile care nu fuseseră afectate de furtună. Carl Fisher, dezvoltatorul din Indiana care, mai mult sau mai puţin, declanşase boomul imobiliar, a văzut cum valoarea lui netă scade de la 500 de milioane de dolari la mai puţin de 50 000. La fel de afectat a fost şi Jacob Ruppert. După ce a trecut furtuna, nu mai avea decît „zece mii de acri de aligatori şi pescăruşi”, potrivit unui observator de la acea vreme. Ruppert Beach nu s-a mai construit niciodată.

După ce se fripsese cu uraganul, Ruppert a început anul 1927 cu tendinţa de a sufla şi în iaurt cînd venea vorba de bani şi cu un respect mai mare faţă de profitabilitatea fără pereche a sportului care devenise cel mai la modă în America: boxul.

Boxul a fost un fenomen al anilor ’20, cu implicaţii nebănuite. Deşi oamenii se stîlceau unul pe altul prin ringuri de peste două sute de ani, în anii ’20 boxul profesionist a dobîndit trei lucruri de care nu mai avusese parte pînă atunci: respectabilitate, succes în rîndul maselor şi Jack Dempsey. Toate acestea la un loc îl transformau într-un hobby extraordinar de profitabil. Tocmai asta le stîrnea interesul unora ca Jacob Ruppert.

Am putea vorbi despre ascensiunea boxului modern din diferite perspective, dar logic ar fi să începem cu Jess Willard. Acesta era un plugar voinic din Kansas şi asta ar fi rămas toată viaţa dacă un promotor al boxului nu ar fi remarcat cum căra nişte snopi de 200 de kilograme de parcă erau nişte pernuţe umplute cu puf şi nu i-ar fi propus să devină boxer profesionist. Asta se întîmpla prin 1910. Avînd aproape doi metri şi 102 kilograme, Willard avea cu siguranţă fizicul potrivit pentru acest sport. S-a dovedit a fi un pugilist cu o forţă terifiantă. În a cincea luptă a sa, avîndu-l ca adversar pe un tînăr boxer promiţător pe nume Joe Young, l-a lovit atît de puternic pe bietul băieţandru, încît un fragment din maxilar i s-a rupt şi i s-a înfipt în creier, omorîndu-l. Willard a secerat în calea sa o serie de adversari, după care a devenit campion mondial la categoria grea învingîndu-l pe marele – dar cam prea negru şi prea slobod la gură – Jack Johnson într-un meci cu 26 de runde desfăşurat la Havana.

Victoria lui Willard s-a dovedit a fi un punct de cotitură crucial – deşi nu tocmai – pentru box: i-a oferit un campion la categoria grea care era alb, condiţie ruşinos de necesară pentru a deveni un sport vizibil şi popular. Înainte de asta, boxul era practic singurul sport din America – de fapt, cam singura activitate – în care negrii puteau concura cu albii pe picior de egalitate. Este o observaţie ironică din perspectivă modernă, însă unul dintre motivele pentru care boxul era considerat nesănătos şi insuportabil de vulgar înainte de 1920 a fost tocmai că *nu era* rasist. Iar ca să se transforme într-o distracţie respectabilă în anii ’20, a trebuit să devină, ca toate celelalte sporturi importante, dominat de albi. Nici un boxer de culoare nu avea să mai aibă vreo şansă la titlul de campion la categoria grea timp de o generaţie.

Nemaiavînd decît adversari albi, Willard a început să pară invincibil. Apoi s-a confruntat cu Jack Dempsey. Meciul lor, care a avut loc în data de 4 iulie 1919 la Toledo, în statul Ohio, a atras enorm de multă atenţie. Dempsey era un boxer tînăr şi sexy din vest. Willard omorîse un om în ring. Era o combinaţie căreia publicul nu îi putea rezista.

Toledo a fost ales nu pentru că era cine ştie ce popular în lumea boxului, ci pentru că aici boxul era legal, iar în 1919 nu erau prea multe astfel de oraşe. În majoritatea – mai ales în statul New York – boxul era interzis cu desăvîrşire sau atît de copleşit de restricţii, încît era de-a dreptul ridicol. Competiţiile de box, acolo unde erau permise, trebuiau anunţate ca „lupte demonstrative” sau „cursuri ilustrate despre pugilism”, participanţii fiind uneori numiţi „profesori”. Deoarece meciurile erau doar demonstrative, nici unul din adversari nu avea voie să-l facă knockout pe celălalt şi nu era permis ca un juriu să declare pe cineva învingător. Drept urmare, campionatele de box au rămas la nivelul de sport marginal şi meciurile aveau loc în orăşele marginale (fără vreo aluzie la Toledo).

Toledo nu avea un stadion suficient de mare pentru 90 000 de spectatori, aşa că s-a construit unul, care avea să fie folosit o singură dată, apoi demolat. Ca să-i împiedice pe cei care ar fi vrut să intre fără să plătească biletul, Tex Rickard, finanţatorul, pusese să fie construit cu o singură intrare şi ieşire. Dacă ar fi izbucnit vreun incendiu, consecinţele ar fi întrecut orice închipuire, dar măcar au avut atîta minte încît să interzică fumatul în timpul meciului.

Willard a intrat în ring extrem de încrezător. Dempsey arăta cam slăbănog pentru categoria grea, mai degrabă suplu şi vînos decît plesnind de

muşchi. Willard era cu un cap mai înalt şi cu 27 de kilograme mai greu. „Asta va fi una dintre cele mai uşoare lupte de pînă acum”, i-a asigurat el pe suporteri, adăugînd cu un aer de superioritate bigotă care era de prost gust chiar şi la vremea aceea: „Azi sînt mai bun decît atunci cînd am recîştigat titlul de campion pentru rasa albă”. Ca să demonstreze cîtă încredere are în sine, a cerut să fie despăgubit în caz că îl ucide pe challenger.

După cum avea să afle în scurt timp, se cam pripise. Dempsey părea slăbănog, dar ziceai că e făcut din fier – cică, atunci cînd îl loveai, parcă dădeai într-un trunchi de copac – şi obişnuia să atace cu o ferocitate surprinzătoare, aruncîndu-se asupra adversarilor ca un pitbull scăpat din lanţ şi burduşindu-i fără milă. Tocmai obţinuse 12 victorii la rînd, dintre care nouă prin K.O. în prima repriză, unul în doar 14 secunde. Era un boxer incredibil de devastator şi a dovedit-o şi acum.

Dempsey a atacat din colţul lui şi l-a pocnit pe Willard în maxilar atît de tare, încît i l-a fracturat în 13 locuri, apoi i-a aplicat un croşeu care i-a zburat şase dinţi. L-a pus la pămînt de şapte ori în prima rundă, apoi a bătut în el ca-n fasole încă două runde, fisurîndu-i unul din pomeţi şi cel puţin două coaste. Năucit şi demoralizat, Willard nu s-a mai ridicat pentru a patra rundă. Cîte zile a mai avut, Willard a insistat că benzile de sub mănuşile lui Dempsey fuseseră muiate în ciment. Se pare că aşa a simţit el loviturile.

Premiul încasat de Dempsey pentru marea finală împotriva lui Willard a fost de 27 500 de dolari. În mai puţin de doi ani, avea să lupte pentru premii de aproape un milion de dolari şi toată lumea avea să-l urmărească cu sufletul la gură. Boxul tocmai se schimbase pentru totdeauna.

Damon Runyon l-a botezat „Bătăuşul din Manassa”, dar porecla nu era decît parţial conformă cu realitatea. Dempsey nu bătea, ci mai degrabă lovea cu o precizie fatală şi repetitivă, iar în Manassa, o micuţă localitate agricolă din sudul statului Colorado, aproape de graniţa cu New Mexico, a locuit doar în primii zece ani din viaţa lui. După aceea a locuit peste tot – în Denver şi în orăşele din Colorado, Utah şi Virginia de Vest – pe unde ajungea tatăl lui beţiv şi fără căpătîi, mereu în căutarea altui serviciu.

William Harrison Dempsey – în familie i se spunea Harry – s-a născut în iunie 1895 (la patru luni după Babe Ruth), într-un clan neobişnuit de pestriţ: avea origini cherokee, evreieşti şi scoţiano-irlandeze. Dempsey era al nouălea din 13 copii, iar familia lui era săracă, dar unită – lucru care avea să-l chinuie foarte tare în vara anului 1927. În tinereţe cîştiga bani intrînd

prin baruri şi provocînd pe careva să se lupte cu el, contra unei chete strînse de la ceilalţi muşterii. Aşa s-a călit. De aici pînă la practicarea boxului ca meserie nu a fost decît un pas. A debutat la profesionişti în 1914, cu numele „Kid Blackie”. Pe parcurs, şi-a găsit o soţie – Maxine Cates, o femeie cu 15 ani mai în vîrstă decît el care cînta la pian într-un bar gen saloon şi se mai şi prostitua ocazional. Deloc surprinzător, căsnicia nu a rezistat prea mult. S-au despărţit după numai cîteva luni. (Ea urma să aibă o moarte groaznică, într-un incendiu ce a mistuit un bordel din Juárez, Mexic, în 1924.)

Ca boxer, Dempsey era brutal din instinct. „În ring părea că îi place să-i rănească pe alţii”, scrie biograful său Roger Kahn. Odată, cînd era în toane proaste, i-a făcut K.O. pe toţi partenerii lui de antrenament. Cînd scriitorul Paul Gallico, pe atunci redactor sportiv la *New York Daily News*, a acceptat sarcina de a-i fi pentru scurt timp partener de antrenament, ca să scrie despre cum e să înfrunţi un campion, Dempsey l-a lovit atît de tare, încît era să-l omoare. Gallico nu îşi mai amintea nimic după aceea, dar a povestit că s-a simţit de parcă se prăbuşise o clădire peste el. Jurnalistul sportiv Grantland Rice, care era şi el de faţă, a scris: „La final, capul tînărului domn Gallico abia mai atîrna de trup. Sperăm că data viitoare nu i se va cere să scrie despre o electrocutare”. În acelaşi spirit, Al Jolson s-a prefăcut în glumă că-l atacă pe Dempsey, doar aşa, de dragul fotografilor. Dempsey l-a lovit atît de tare, încît a început să-i curgă sînge din bărbie.

Şi totuşi, în clipa în care meciul se încheia, Dempsey se ducea adesea să-l ajute, plin de solicitudine, pe cel pe care tocmai îl pusese la pămînt. Deşi arăta ca un răufăcător, cu tunsoarea lui de puşcăriaş şi privirea ca de oţel, în particular Dempsey era un tip agreabil, destul de timid, surprinzător de grijuliu şi foarte elocvent.

Nimic din meciul disputat la Toledo între Dempsey şi Willard nu a stimulat mai mult spiritul întreprinzător al oamenilor decît ideea că Tex Rickard cheltuise 100 000 de dolari pentru o arenă temporară, dar tot cîştigase o grămadă de bani din afacerea asta. Nicăieri pe planetă nu mai veniseră să asiste la un eveniment sportiv 90 000 de spectatori – şi tocmai în Toledo, Ohio, pentru numele lui Dumnezeu! Era clar ca lumina zilei că boxul era prea profitabil ca să le fie lăsat doar unor orăşele obscure din vestul îndepărtat, mai ales cînd arene precum Yankee Stadium şi Polo Grounds stăteau nefolosite 250 de zile pe an sau mai mult. Aproape peste noapte, senatorul de New York (şi viitorul primar al oraşului New York)

Jimmy Walker a înaintat un proiect de lege prin care boxul să devină un sport pe deplin legal în New York. I-au urmat rapid exemplul şi alte state.

Totuşi, boxul încă întîmpina destulă rezistenţă. Mulţi erau oripilaţi de violenţa şi brutalitatea lui. Alţii îşi făceau griji că îi incita pe pariori. Potrivit pastorului John Roach Straton, era o ameninţare îngrijorătoare la adresa moravurilor să li se permită membrelor sexului slab să se uite la „doi bărbaţi practic dezbrăcaţi, care se pocnesc şi se învineţesc unul pe altul, plini de sudoare şi de sînge, într-o încleştare prin care vor să-şi dovedească măiestria la ceva care nu îi deosebeşte cu nimic de animale".

De fapt, aşa cum s-a dovedit, exact asta voiau femeile, iar cel pe care îşi doreau cel mai mult să-l vadă lucind de sudoare şi fără prea multe haine pe el era boxerul francez Georges Carpentier. Acesta era, după părerea tuturor femeilor, o încîntare pentru ochi. „Michelangelo ar fi leşinat de plăcere dacă ar fi văzut ce profil frumos are", scria o doamnă înamorată, şi astfel de comentarii se regăseau în revistele pentru femei de pe tot cuprinsul ţării. Femeile pur şi simplu erau moarte după el. Mai tîrziu, cînd Gene Tunney l-a bătut pe Carpentier, o blondă îndurerată a sărit în ring şi a încercat să-i scoată ochii cu unghiile.

Carpentier nu era mare boxer, iar uneori mai făcea şi blaturi. Dar asta nu mergea mereu conform planului. În 1922, la Paris, un boxer senegalez poreclit Battling Siki a acceptat, în schimbul unei sume generoase, să se lase bătut de Carpentier. Din nefericire, Siki a uitat ce promisese, făcîndu-l knockout pe francezul uluit în runda a şasea. Pentru Siki acesta a fost momentul de glorie al vieţii sale, în rest plină de dezamăgiri. Nu a mai cîştigat niciodată un meci important, iar în 1925 a fost împuşcat mortal aparent fără nici un motiv pe o stradă din Manhattan. Criminalul nu a fost prins niciodată.

Carpentier şi-a dorit un meci cu Dempsey bazîndu-se aproape exclusiv pe trei considerente: pentru că părea puternic, le făcea pe femei să moară după el şi era erou. (În timpul Primului Război Mondial luptase ca aviator şi fusese decorat, fapt pentru care a devenit bun prieten cu Charles Nungesser.) Meciul a atras interesul publicului într-o măsură fără precedent. Au venit reporteri din toată lumea. *The New York American* l-a angajat pe George Bernard Shaw ca să comenteze meciul. Într-un eseu, H.L. Mencken s-a declarat satisfăcut că a fost un meci între doi adversari albi.

Carpentier susţinea că îşi dezvoltase o lovitură secretă care avea să-l ia pe Dempsey pe nepregătite. Damon Runyon i-a sugerat să exerseze mai

degrabă cum să tragă cîte-un pui de somn de zece secunde, avînd în vedere că asta era cam tot ce avea să facă în timpul meciului. Înainte de meci, Rickard l-a implorat pe Dempsey: „Să nu-l omori pe nenorocitul ăsta, Jack”. Nu de Carpentier îi păsa lui Rickard, ci de efectul pe care l-ar fi avut un sportiv omorît în ring asupra boxului tocmai acum, cînd devenea un sport profitabil şi respectabil. „Cei mai influenţi oameni din lumea asta au venit aici”, spunea el. „Dacă îl omori, toate astea se duc dracului. O să îngropi şi boxul.”

Lui Carpentier nu i-a luat mult ca să-şi dea seama cît era de surclasat. Cu primul pumn pe care i l-a dat, Dempsey i-a spart nasul. Puţin după aceea, Carpentier l-a lovit pe Dempsey în faţă cu toată forţa de care era în stare. Dempsey nici nu a clipit. Carpentier şi-a fracturat degetul mare în două locuri. Lui Dempsey nu i-au trebuit decît patru runde ca să-l desfiinţeze pe francez, lăsîndu-l fără simţiri, întins pe spate, în mijlocul ringului. Cu totul, meciul durase 27 de minute. Premiul era de 1 626 580 de dolari – o valoare de patru ori mai mare decît la meciul dintre Dempsey şi Willard disputat cu doi ani mai devreme.

Acum Dempsey avea altă problemă: nu mai erau adversari îndeajuns de nechibzuiţi sau de buni ca să urce în ring cu el. Poate că boxul şi-ar fi pierdut avîntul dacă nu ar fi sosit tocmai atunci în America un ditamai argentinianul pe nume Luis Ángel Firpo – „Taurul Pampasului”, cum i se spunea (o poreclă extravagantă, dar potrivită). Tînăr sărac din Buenos Aires, Firpo a ajuns în America în 1922 avînd la el o valiză de carton în care erau un guler de cămaşă, un şort pentru box şi cam atît.

Nu era un luptător elegant – „Dă cu pumnul de parcă aruncă cu pietre”, potrivit unui observator –, dar era uriaş şi puternic şi s-a apucat să trimită la podea adversar după adversar. Pînă cînd a ajuns faţă în faţă cu Dempsey pe Polo Grounds, în septembrie 1923, cîştigase 12 meciuri la rînd – nouă prin knockout. La fel ca Dempsey, era un boxer pregătit să dea cu pumnul fără să se urnească din loc. Lumea abia aştepta să vadă cum o să se descurce Dempsey cu el. Ce a urmat au fost poate cele mai palpitante patru minute din istoria boxului.

Firpo a smuls un strigăt de pe 80 000 de perechi de buze făcîndu-l pe Dempsey să cadă într-un genunchi încă de la primul pumn. Dempsey a reacţionat cu furie: de şapte ori l-a pus la pămînt pe Firpo în prima rundă şi de şapte ori acesta s-a ridicat, clătinîndu-se. A şaptea oară, Firpo a ripostat şi, cu o directă de dreapta cumplită, l-a zburat pe campionul Dempsey

printre corzi, afară din ring. Dempsey a căzut în public, lîngă ring, dar a fost împins înapoi de multe mîini zeloase – „aşa de multe, de ai fi zis că i se face masaj la spate”, îşi amintea Firpo mai tîrziu. Printre cei care îl împingeau cu entuziasm se număra şi Babe Ruth, tot numai zîmbete. Dempsey ar fi trebuit să fie descalificat pentru că a fost ajutat, dar arbitrul a lăsat lupta să continue.

În primul minut al rundei următoare, Dempsey i-a aplicat lui Firpo două lovituri puternice în cap; acesta s-a prăbuşit la podea şi a rămas acolo. Majoritatea reporterilor au declarat că a fost cel mai palpitant meci pe care îl văzuseră vreodată. Grantland Rice îl considera cel mai palpitant din istorie.

Apoi Dempsey s-a lăsat de box. Au tot încercat unii ba să-l convingă, ba chiar să negocieze cu el, numai să se întoarcă în ring – dar degeaba. Din septembrie 1923 pînă în septembrie 1926, Dempsey nu a boxat deloc. S-a stabilit în Los Angeles, a jucat în vreo două filme, şi-a făcut o operaţie estetică la nas, s-a însurat cu o starletă pe nume Estelle Taylor (şi s-a culcat şi cu altele) şi s-a împrietenit cu Charlie Chaplin şi Douglas Fairbanks.

Fratele lui Dempsey, Johnny, care visa să devină şi el star la Hollywood, era deja de ceva timp la Los Angeles şi se împrietenise la rîndul lui cu mai multe personaje celebre, mai ales cu un actor bine-cunoscut pe nume Wallace Reid, pe atunci una dintre vedetele de cinema cu cel mai mare succes la public. Orice mamă ar fi dorit să-şi mărite fata cu un băiat care ar fi semănat cu Reid, dar în viaţa privată, fără să-l ştie nimeni, acesta era dependent de droguri. De la Reid a deprins şi Johnny Dempsey periculoasele plăceri ale cocainei şi heroinei. Reid a murit din cauza efectelor cumulative ale exceselor în 1923, la vîrsta de doar 31 de ani, nu înainte să-l transforme şi pe Johnny Dempsey într-un dependent de droguri. Problemele tînărului Dempsey legate de droguri şi deteriorarea mentală aveau să-i concentreze mult timp – şi chinuitor – atenţia fratelui său, Jack.

În 1926, la Philadelphia s-a organizat o expoziţie universală, numită Expoziţia Sescvicentenară, pentru a marca împlinirea a 150 de la semnarea Declaraţiei de Independenţă. A fost un fiasco de la bun început. Terenul ales era mlăştinos şi nu prea se putea construi nimic acolo. Viziunea expoziţiei era măreaţă, dar fondurile erau puţine. Statul Pennsylvania nu a vrut să acopere nici măcar o parte din costuri.

S-a întîrziat atît de mult cu construcţia, încît, la deschiderea expoziţiei, în 31 mai 1926, nu prea erau exponate finalizate. Preşedintele Coolidge a refuzat să participe, trimiţîndu-i în locul lui pe secretarul de stat, Frank B. Kellogg, şi pe omniprezentul ministru al Comerţului, Herbert Hoover. Parcul expoziţional pe care l-au găsit acolo era jenant de incomplet. Un Clopot al Libertăţii înalt de 25 de metri, atracţia principală a expoziţiei, era încă înconjurat de schele. La pavilionul statului New York nimeni nu se apucase încă de treabă. Cel mai în urmă rămăseseră cu expoziţia Argentinei, care a fost inaugurată pe 30 octombrie, prinzînd la fix închiderea expoziţiei.

A plouat aproape toată vara şi la începutul toamnei, deprimîndu-i pe oameni în toate sensurile cuvîntului. Expoziţia a avut un singur eveniment de succes. În seara de 23 septembrie, pe un stadion altfel rareori folosit, Jack Dempsey se pregătea de luptă împotriva unui tînăr boxer în ascensiune pe nume Gene Tunney, în primul meci al lui Dempsey după aproape trei ani.

După lunga perioadă de inactivitate a lui Dempsey, interesul faţă de acest meci era uriaş. Un reporter, într-un exces de zel, l-a numit „cea mai mare luptă de la era siluriană încoace”. Numărul plătitorilor de bilete era de 120 000, dar se crede că în arenă s-au înghesuit cam 135 000. Tunney era un boxer inteligent, dar loviturile lui nu prea aveau forţă şi mulţi credeau că Dempsey va fi prea puternic pentru el. De fapt, Tunney a făcut un meci genial, perfect, dînd lovituri scurte, după care se ferea de dreapta ucigătoare a lui Dempsey. Acesta l-a urmărit în ring toată seara, în timp ce Tunney îl mitralia cu lovituri scurte, dar epuizante. Efectul cumulat a fost formidabil. În runda a şaptea, Dempsey avea toată faţa umflată. Un ochi îi era închis complet şi nici celălalt nu arăta prea bine. L-a fugărit pe Tunney prin ring toată seara, dar nu a reuşit să-i dea decît un singur pumn ca lumea. Tunney a cîştigat lejer la puncte.

După aceea, cînd Dempsey a ajuns acasă plin de vînătăi şi cu faţa umflată, soţia, oripilată, l-a întrebat ce s-a întîmplat. „Dragă, am uitat să mă feresc”, a fost celebrul răspuns al lui Dempsey.

Aproape toată lumea a fost consternată de înfrîngerea lui Dempsey, dar aceasta a pregătit terenul pentru cea mai mare revanşă din istoria boxului. S-au organizat cîteva meciuri de calificare pentru a aţîţa şi mai mult publicul, în vreme ce se profita la maximum de toată această situaţie. Primul meci din calificări s-a disputat între Jack Sharkey şi Jim Maloney. (Acesta a fost meciul, pomenit la pagina 68, la care 23 000 de oameni au

păstrat un minut de reculegere ca să se roage pentru Charles Lindbergh, care era atunci singur, deasupra Atlanticului.) Cîştigătorul acelei confruntări – care, evident, a fost Sharkey – avea să participe apoi la un mare meci de calificare împotriva formidabilului – în ciuda vîrstei – Jack Dempsey, pe 22 iulie. Ambele meciuri de calificare se disputau pe Yankee Stadium, lucru care, fireşte, îl încălzea la suflet pe Jacob Ruppert.

Aşa că la începutul lunii iulie – în săptămîna în care Richard Byrd şi echipa lui amerizau forţat lîngă coasta Franţei, New Yorkul era lovit de primul val de caniculă, Calvin Coolidge îşi sărbătorea a 55-a aniversare deghizat în cowboy, Charles Lindbergh pleca spre Ottawa, trepăduşii lui Henry Ford încropeau în numele lui nişte scuze faţă de evrei, iar cei mai de seamă bancheri ai lumii ţineau sfat de taină în Long Island – toată ţara era preocupată de cît de în formă şi de înverşunat era Jack Dempsey. Zeci de reporteri transmiteau zilnic din cantonamentul lui de pe malul lacului Saratoga, New York, afirmînd că boxerul părea ameninţător şi hotărît şi că loviturile sale aveau o forţă cum nu se mai văzuse de ani buni.

Apoi s-a aflat teribila veste. Pe 2 iulie, o maşină de poliţie a venit în tabăra lui Dempsey ca să-l informeze că în familia lui s-a întîmplat o tragedie. Johnny, fratele său, o luase razna din ce în ce mai tare în ultimele luni, în aşa măsură încît tînăra lui soţie, Edna, îşi luase lumea în cap şi fugise în est cu tot cu copilaşul lor. Johnny Dempsey reuşise să-i găsească la o pensiune din Schenectady, la doar 30 de kilometri de cantonamentul în care se afla fratele lui, şi o împuşcase mortal pe Edna, după care îşi pusese pistolul la tîmplă. Copilului nu i-a făcut nimic.

Jack Dempsey a fost devastat. Poliţiştii l-au dus cu maşina la Schenectady ca să identifice cadavrele. Apoi Dempsey s-a întors în cantonament, s-a închis în casă şi nu a mai deschis uşa nimănui, lăsîndu-i pe toţi să se întrebe dacă meciul va mai avea loc. Spre uşurarea tuturor, după două zile de izolare Dempsey a ieşit din casă şi şi-a reluat îndîrjit antrenamentul.

La Paris, echipajul comandorului Byrd, după ce îşi îndeplinise obligaţiile oficiale, sărbătorea ultima noapte în oraş puţin mai colorat decît o făcuse Lindbergh vreodată în viaţa lui. Bert Acosta – sau „fercheşul, oacheşul Bert Acosta”, cum îi spunea revista *Time* – l-a dus pe George Noville prin unele dintre localurile mai rău famate din Montmartre ca să asculte jazz şi să-şi facă de cap. Nişte scandinavi care locuiau la Paris l-au

scos în oraş pe Bernt Balchen, ca să facă o beţie vikingă. Byrd nu a vrut să meargă nici cu unii, nici cu alţii, preferînd să se culce devreme.

Levine şi Chamberlin se aflau şi ei atunci la Paris, dar se pare că nu fuseseră incluşi de organizatori în cadrul festivităţilor. Levine, dîndu-şi seama cam tîrziu cît de importante sînt relaţiile cu publicul, a donat brusc 100 000 de franci – adică vreo 4 000 de dolari – pentru Aéro-Club de France ca să construiască un club la aerodromul Le Bourget. În plus, i-a făcut o vizită ciudatei doamne Nungesser, care continua cu încăpăţînare să nu accepte ideea că fiul ei pierise – cine ştie, poate că plutea pe undeva, prin Atlanticul de Nord, hrănindu-se cu peşti sclipitori pe care el şi Coli îi pescuiau cît aşteptau să fie salvaţi de vreun vapor aflat în trecere.

Levine le-a propus celorlalţi aviatori care traversaseră Atlanticul să se întoarcă acasă împreună cu cele două avioane ale lor, dar a fost refuzat, în parte pentru că avionul lui Byrd era acum o epavă (nu avea să mai zboare niciodată), în parte deoarece un zbor spre vest cu vîntul în faţă era nebunie curată şi în parte pentru că nimeni nu voia să se afle aşa de aproape de Levine. Chamberlin a hotărît că se cam săturase de Europa (şi probabil şi de Levine) şi că va pleca spre casă împreună cu echipa lui Byrd, la bordul pachebotului SS *Leviathan*, peste cîteva zile. Levine îi promisese lui Chamberlin 25 000 de dolari pentru rolul său în această aventură, dar pînă la urmă nu i-a dat nici măcar jumătate.

La o săptămînă după ce a amerizat în apele teritoriale franceze, ceata lui Byrd s-a întors în Normandia, la Le Touquet, unde a cinat împreună cu prinţul de Wales, după care şi-a continuat drumul spre Cherbourg, de unde urma să se îmbarce pe vapor. *The New York Times* a dedicat călătoriei lor spre casă un material de 5 000 de cuvinte cu un titlu cu litere de-o şchioapă, de parcă pînă şi ăsta ar fi fost cine ştie ce act de eroism.

După care, în mod ciudat, nu s-a mai pomenit nici un cuvinţel despre aviaţie. Cum Byrd şi echipa lui erau în largul mării, Lindbergh închis în casă în Long Island ca să scrie *Noi* şi Levine debita în general numai tîmpenii, ziarele nu prea mai aveau subiecte aeronautice. Pe 12 iulie, pentru prima dată după şase săptămîni, prima pagină din *Times* nu mai era deschisă de nici un material despre aviaţie. Totuşi, în josul paginii fusese publicat un articolaş atît de curios, încît merită să fie menţionat.

Cu o zi înainte, în Canada, relata agenţia Associated Press, un avion care făcea cartografiere aerofotografică pentru statul canadian decolase de pe un aerodrom de lîngă lacul Manitoba. La bordul avionului se aflau un

pilot, un fotograf şi un topograf. Vremea era bună. Mai mulţi martori povesteau că avionul a urcat normal pînă pe la vreo 600 de metri, dar apoi, pe cînd ieşea dintr-o masă de nori de joasă altitudine, sub privirile îngrozite ale martorilor, cei trei au sărit pe rînd în gol, pierzîndu-şi viaţa. Ce i-a făcut să sară ori să cadă este o întrebare la care nu s-a putut găsi niciodată vreun răspuns plauzibil.

La mijlocul lunii iulie ştirea cea mai fierbinte era despre un nou val de caniculă, şi mai puternic, care se instala în mare parte din ţară. La New York, pe 13 iulie, temperatura a crescut pînă la aproape 33 de grade la ora 4 după-amiaza, iar în alte locuri trecea de 37 de grade. Pînă sîmbătă, 16 iulie, numărul deceselor din oraş puse pe seama caniculei a ajuns la 23 şi în toată zona de est era de cel puţin 60. În New York, şase dintre victime s-au înecat în timp ce încercau să se răcorească. Un băieţel de 8 ani pe nume Leo Brzozowsky, care a avut norocul să scape cu viaţă, a fost găsit plutind pe o cameră la opt kilometri în largul Golfului New York. Era în apă de cel puţin cinci ore şi ajunsese cam la jumătatea distanţei dintre Staten Island şi Keansburg, New Jersey, cînd a fost salvat de o barcă cu motor care trecea pe acolo. Băiatul era complet îmbrăcat – avea chiar şi pantofi în picioare – şi nu a putut să explice de ce intrase în apă cu hainele pe el sau cum ajunsese aşa departe de ţărm. Doctorii au declarat că era epuizat, dar că avea să-şi revină complet.

În după-amiaza de 16 iulie, o ploaie torenţială a mai răcorit atmosfera, dar a semănat şi haos. Din cauza fulgerelor s-a întrerupt curentul în mai multe cartiere şi şi-au pierdut viaţa un cuplu care se adăpostea sub un copac în Staten Island şi un poliţist de la un colţ de stradă din Brooklyn. Trenurile care circulau spre şi dinspre Coney Island au avut întîrziere pentru că şinele au fost inundate şi sistemele electrice scurtcircuitate tocmai cînd cîteva sute de oameni încercau să se întoarcă de la plajă. Multe străzi au fost inundate din cauza ploii. În Brooklyn, un bărbat de 27 de ani a izbutit o ispravă nemaiauzită: s-a înecat în pivniţă cînd apa a năvălit înăuntru, ajungînd pînă la aproape doi metri.

În vara aceea, cel mai grav dezastru provocat de caniculă nu s-a petrecut pe coasta de est, ci pe malul lacului Michigan, la Chicago, cînd vreo 75 de oameni, majoritatea femei şi copii, s-au îngrămădit pe un vaporaş de agrement ca să facă o plimbare pe lac, sperînd că se vor bucura un pic de briză. Tocmai cînd ambarcaţiunea ieşea în larg, s-a stîrnit o vijelie. Pasagerii au alergat veseli spre partea acoperită a vasului ca să se

adăpostească de ploaia torenţială, dar acesta s-a dezechilibrat şi s-a răsturnat. 27 de persoane s-au înecat. Printre cei care le-au sărit în ajutor se număra şi Johnny Weissmuller, care încă nu îşi cîştigase celebritatea ca Tarzan hollywoodian, dar cîştigase trei medalii de aur la înot, la Jocurile Olimpice de la Paris, în 1924. Întîmplător, Weissmuller se afla pe plajă în momentul în care s-a răsturnat vaporaşul şi se spune că ar fi scos din valuri mai multe persoane – unele vii, altele nu.

Leviathan a ajuns la New York pe ploaie şi ceaţă, în 18 iulie. Byrd şi echipajul său, însoţiţi de Clarence Chamberlin, au fost transbordaţi pe iahtul primăriei, *Macom*, unde au descoperit cu surprindere că îi aştepta, oarecum incognito, Charles Lindbergh. Byrd a fost vizibil impresionat că Lindbergh venise să-i întîmpine, dar, fără îndoială, şi uşurat că acesta le-a refuzat invitaţia de a-i însoţi după-amiază, motivînd că ziua aceea era a lor şi că nu vrea să le stea în cale. Cu siguranţă, Lindbergh era bucuros să mai lase şi pe alţii să se bucure de atenţia lumii măcar o zi.

Totuşi, festivităţile care au urmat parcă nu au mai avut strălucirea celor dedicate lui Lindbergh, asta nu numai din cauză că publicul se cam săturase, ci şi din pricina vremii ploioase. Byrd şi oamenii lui, însoţiţi de Chamberlin, au fost urcaţi în nişte maşini decapotabile pentru o paradă pe Broadway. Ghinionul a făcut să înceapă din nou să plouă cu găleata tocmai cînd porneau, ceea ce i-a făcut pe mii de gură-cască să se împrăştie ca potîrnichile, căutînd să se adăpostească, şi i-a udat leoarcă pe Byrd şi pe oamenii lui, de parcă ar fi înotat pînă la mal. La primărie fusese ridicată o platformă mare pentru o ceremonie oficială, dar cam o sută de scaune erau goale şi jumătate din mulţime s-a evaporat în timpul discursurilor, căci continua să plouă la fel de tare.

Mulţi se întrebau dacă o să se mai potolească ploaia pînă la meciul dintre Dempsey şi Sharkey. Din fericire, s-a potolit. Deşi mai tuna, ploaia s-a oprit şi boxerii şi spectatorii s-au bucurat de o seară mult mai răcoroasă şi mai uscată pe 20 iulie. La Yankee Stadium au venit 85 de mii de oameni (mai mulţi decît asistaseră vreodată la vreo partidă de baseball, dar la un meci de box se mai puteau pune pe teren mii de scaune în plus, chiar dacă mulţi dintre cei aşezaţi acolo nu vedeau mare lucru) – şi premiul de 1 250 000 de dolari era un record pentru un meci din afara campionatului. Printre cei prezenţi se numărau primarul Jimmy Walker, Franklin Delano Roosevelt, starul filmelor cu cowboy Tom Mix, editorul Bernarr Macfadden

şi maharajahul de Ratlam (sau, foarte posibil, cineva care i-a prostit pe oameni să creadă că era maharajah). În mulţime au trecut aproape neobservaţi Richard Byrd şi Clarence Chamberlin.

Sharkey era favorit cu 6:5, în mare pe considerentul că avea 25 de ani şi era în ascensiune, în timp ce Dempsey avea 32 de ani şi aproape că se retrăsese din acest sport. Sharkey era din Boston, fiul unor imigranţi lituanieni care îi dăruiseră o forţă magnifică şi un nume pe care nu îl putea pronunţa nimeni. În documentele oficiale găseai tot felul de variante – Zuhauskay, Zuhauskas, Coccoskey şi Cukochsay – înainte ca Sharkey să-şi aleagă acest *nom de ring* care suna mai americăneşte. „Jack” era după numele celui mai mare erou al lui: Jack Dempsey.

Meciul a fost dezamăgitor de rezervat. Dempsey era mult mai puţin agresiv decît altădată. Sharkey s-a descurcat fără probleme cu atacurile lui prudente şi a condus lejer în primele şase runde. Totuşi, în a şaptea, Sharkey a făcut cel mai stupid lucru pe care îl poate face un boxer. Frustrat că Dempsey îl tot loveşte sub centură, s-a întors spre arbitru ca să se plîngă şi atunci Dempsey l-a pocnit în bărbie, lăsîndu-l lat. În fotografii se vede cum Sharkey zace ca o haină aruncată pe jos. Dempsey a fost declarat învingător. Acum avea să se confrunte cu Gene Tunney într-o revanşă disputată pe 22 septembrie la Chicago. Avea să fie cea mai mare luptă din istorie – şi cea mai controversată.

Extaziat, Jacob Ruppert a anunţat că plănuieşte să crească numărul de locuri de pe Yankee Stadium extinzînd etajul tribunei deasupra jumătăţii din stînga a terenului, ceea ce însemna că ar fi încăput încă 90 000 de spectatori la meciurile de box. Această veste a fost întîmpinată cu oarecare cinism de reporteri, care au atras atenţia asupra faptului că mulţi spectatori aveau deja locuri atît de departe, încît ar fi văzut meciul ca printr-un telescop inversat. Cum spunea un reporter pe un ton mucalit şi nu prea, la încheierea meciului sute de suporteri au fugit de pe stadion „să-şi cumpere ediţiile speciale de seară ale ziarelor, ca să afle ce s-a întîmplat”.

În ziua următoare Sharkey a fost dus de urgenţă la spital, cu hemoragie internă gravă. Din fericire, şi-a revenit complet, dar asta le-a reamintit tuturor că Dempsey, chiar şi atunci cînd era mai reţinut, tot lovea cu o forţă teribilă.

A doua zi după meciul dintre Dempsey şi Sharkey, după-amiază, Charles Lindbergh, aflat acum în turneul lui prin ţară, a ajuns la Boston într-

o dispoziţie de un dinamism ieşit din comun. Ca să aterizeze pe aeroportul din Boston, deschis de curînd (în locul căruia se află azi aeroportul Logan), a survolat rapid portul Boston, aproape atingînd apa, apoi, chiar în ultima clipă, a ţîşnit vertical spre cer, pînă cînd a părut că avionul lui va cala, după care s-a rotit cu nonşalanţă pe o parte, descriind un arc graţios, şi a făcut o aterizare perfectă, oprindu-se chiar în faţa uşilor hangarului pregătit anume pentru el – şi toate acestea cu un avion fără frîne şi fără vizibilitate spre înainte. Aclamaţiile pline de încîntare ale mulţimii s-au auzit tocmai din parcul Boston Common, aflat la aproape cinci kilometri depărtare.

Centrul Bostonului era inundat de o mare de oameni – „cea mai numeroasă mulţime care s-a adunat vreodată în acest oraş pentru a întîmpina un om sau un grup de oameni", după spusele unui comentator. Deşi mulţimea era paşnică, era atît de imensă şi de agitată, încît practic nu putea fi ţinută sub control. Atunci cînd coloana de maşini a lui Lindbergh a ajuns în Common, instinctiv, oamenii s-au îmbulzit, încercînd să vadă mai bine. Erau cuprinşi de atîta entuziasm, povestea un corespondent al cotidianului *The New York Times*, încît „cei aflaţi mai în mijloc au fost efectiv luaţi pe sus de valul de oameni… O mulţime de femei şi copii au leşinat, scăpînd de alte răni mai grave tocmai datorită faptului că era aşa de mare înghesuială, încît nu aveau cum să cadă pe jos, unde ar fi fost călcaţi în picioare".

Doi soldaţi şi un poliţist care au încercat să sară în ajutorul unei femei ce îşi pierduse cunoştinţa au fost şi ei luaţi de val. Alţii încercau să ţină piept mulţimii, ca să nu fie împinşi sub roţile maşinilor care înaintau prudent. A fost o minune că mulţi nu au fost striviţi sau asfixiaţi. Însă cineva a murit de infarct şi peste o sută de persoane au fost rănite suficient de grav ca să aibă nevoie de îngrijiri medicale la punctele mobile instalate în tot parcul Common. 14 oameni au avut nevoie de spitalizare, iar aproape toţi, potrivit corespondentului de la *Times*, „s-au dus acasă cu vînătăi pe corp şi cu hainele rupte".

Şi aşa avea să fie pe tot parcursul turneului. Înghiontit, bătut cu palma pe spate, adorat pînă la lacrimi, Charles Lindbergh începea să realizeze că toate astea nu se vor termina la un moment dat. Asta era viaţa lui de acum înainte.

Probabil părea că nimic nu putea diminua intensitatea interesului faţă de el, dar tocmai asta avea să se întîmple, cel puţin pentru o vreme. Într-o închisoare din apropiere – suficient de aproape ca aceia dinăuntru să audă

clar ovaţiile cu care era întîmpinat Lindbergh – doi anarhişti italieni destul de blajini îşi aşteptau execuţia pentru nişte crime pe care milioane de oameni de pe tot globul erau siguri că nu le-au comis.

Aceştia erau Nicola Sacco şi Bartolomeo Vanzetti, şi din cauza lor lumea avea să se însufleţească din nou.

August
Anarhiştii

Nu am aflat, nu am auzit şi nici măcar nu am citit în istorie să mai fi existat vreodată ceva atît de crud precum acest tribunal.

Nicola Sacco atunci cînd
a fost condamnat la moarte

Capitolul 20

Pe la 3 şi ceva într-o după-amiază blîndă şi însorită din aprilie 1920, doi salariaţi ai fabricii de încălţăminte Slater & Morrill din South Braintree, Massachusetts, au luat-o pe un drum prăfuit, în pantă, de la sediul companiei din Railroad Avenue către alt corp al fabricii, aflat la vreo 200 de metri mai încolo, în Pearl Street. Frederick Parmenter era funcţionar la departamentul salarizare; Alessandro Berardelli era agentul de securitate care îl însoţea. Aveau la ei 15 776,51 dolari, puşi în două cutii de metal, salariile din săptămîna aceea pentru cinci sute de lucrători. Drumul lor trecea pe lîngă altă fabrică de încălţăminte, Rice & Hutchins, aflată într-o clădire cu cinci etaje aproape de stradă, care îi dădea un aer sinistru şi ameninţător.

În timp ce Parmenter şi Berardelli treceau pe lîngă fabrica Rice & Hutchins, doi indivizi le-au aţinut calea, cerîndu-le cutiile cu bani. Pînă să apuce Berardelli să deschidă gura, unul dintre tîlhari a tras trei gloanţe în el. Berardelli a căzut în genunchi şi s-a prăvălit în faţă, cu mîinile înainte şi capul atîrnîndu-i. Scuipa sînge, chinuindu-se să respire. Individul cu pistolul s-a întors apoi către Parmenter, care privea îngrozit, şi l-a împuşcat şi pe el. Şocat şi grav rănit, Parmenter a scăpat din mînă cutia cu bani şi a pornit-o clătinîndu-se pe stradă, încercînd instinctiv să fugă. Unul dintre tîlhari – din relatările martorilor nu reiese clar care şi nici măcar dacă în acest moment a mai apărut un individ înarmat – s-a luat după Parmenter pe stradă şi l-a doborît calm cu un glonţ în ceafă. Unul dintre tîlhari – nici de data asta martorii nu au putut să cadă de acord care – s-a întors spre Berardelli, care era chircit pe pămînt, şi a tras în el două gloanţe de sus, omorîndu-l.

O maşină albastră în care se mai aflau doi sau poate chiar trei bărbaţi a oprit în scrîşnet de frîne, hoţii au urcat în ea, luînd şi cutiile cu bani, apoi au traversat în viteză şinele companiei New York, New Haven & Hartford Railroad, trăgînd cu pistolul spre oamenii aflaţi întîmplător acolo. Totul nu a durat mai mult de un minut. Jaful a fost atît de rapid şi de şocant, încît

martorii au dat declaraţii contradictorii cînd au trebuit să precizeze cîţi hoţi înarmaţi au văzut sau care dintre ei a tras.

Nimeni nu ar fi bănuit că această crimă comisă cu sînge-rece, dar nu tocmai ieşită din comun, pe o străduţă dosnică din South Braintree avea să capteze atenţia întregii lumi, dar, prin ceea ce s-a întîmplat acolo în ziua aceea, locul crimei a devenit cel mai important de pe tot globul în anii ’20. Astăzi nu a mai rămas nici urmă din după-amiaza aceea. Clădirile fabricii nu mai există, nici cafenelele şi prăvălioarele de pe stradă. Braintree nu mai este un orăşel industrial, ci o suburbie drăguţă, aflată la vreo 20 de kilometri sud de Boston. Pearl Street este o arteră principală aglomerată, cu bretele şi semafoare suspendate. În locul unde au murit Parmenter şi Berardelli se înalţă acum un centru comercial, Pearl Plaza, lipit de un supermarket Shaw’s şi o papetărie Office Max. Lîngă un pod de cale ferată care nu exista în 1927, se află un mic monument în memoria celor două victime ale crimei, ridicat în 2010, la 90 de ani după jaf.

Berardelli a murit chiar acolo. Avea 45 de ani şi, la fel ca şi cei doi bărbaţi condamnaţi pînă la urmă pentru că l-ar fi ucis, era din Italia. Lucra la Slater & Morrill cam de un an şi a lăsat în urma lui o soţie şi doi copii. Parmenter a murit la spitalul din Quincy în dimineaţa următoare. Bărbat credincios, foarte popular printre colegii săi de muncă, şi el avea soţie şi doi copii. Cam asta este tot ce se ştie despre cele două victime.

Maşina cu care au fugit hoţii, un Buick furat, a fost găsită abandonată într-un loc numit Manley Woods, două zile mai tîrziu. La momentul acela poliţia îi căuta pe autorii unui jaf similar, făcut tot de mîntuială, care avusese loc în ajunul Crăciunului în Bridgewater, aflat în apropiere. Şeful poliţiei din Bridgewater, Michael E. Stewart, a hotărît, din motive care nu se bazau pe nici un fel de dovezi, că în ambele cazuri vinovaţii erau nişte anarhişti italieni. A descoperit că un bărbat cu simpatii radicale pe nume Ferruccio Coacci locuia în apropierea locului unde a fost găsită maşina cu care fugiseră tîlharii şi pentru asta l-a declarat principal suspect. Cum observa hîtru *The New Yorker* la ceva timp după aceea, Stewart a conchis „că după un jaf armat şi o crimă, fireşte că acel criminal ar abandona maşina chiar în curtea lui”.

Deşi Stewart era într-adevăr şeful poliţiei din Bridgewater, titlul sugerează o amploare a operaţiunilor care depăşeşte cu mult ceea ce s-a întîmplat în realitate. „Forţele poliţieneşti” ale lui Stewart erau formate dintr-un singur asistent care lucra cu jumătate de normă. Stewart însuşi nu

avea nici un fel de pregătire pentru anchetarea crimelor şi aproape nici o experienţă în ce priveşte infracţiunile grave. Fără îndoială, de asta ancheta el cu atîta entuziasm. Era şansa vieţii lui.

Coacci a fost eliminat rapid de pe lista suspecţilor: se întorsese în Italia. Acum în casa respectivă locuia un tip pe nume Mario Buda, iar Stewart, cu perseverenţa care îl caracteriza, a început să-l suspecteze pe acesta. Cînd a aflat că Buda avea o maşină la reparat la atelierul auto din Elm Square, în West Bridgewater, Stewart l-a instruit pe proprietar să-l sune în clipa cînd vine Buda s-o ia.

Omul a sunat într-o seară, peste trei săptămîni. Proprietarul atelierului auto i-a spus lui Stewart că Buda şi încă trei tipi tocmai veniseră să ia maşina, dar plecaseră imediat pentru că nu era gata – Buda şi unul dintre bărbaţi cu o motocicletă cu ataş, ceilalţi doi pe jos. Stewart s-a gîndit că aceştia din urmă se duceau în Brockton cu tramvaiul, aşa că a alertat poliţia de acolo. Atunci cînd tramvaiul a ajuns la Brockton, a urcat un poliţist, i-a cîntărit din ochi pe cei cîţiva pasageri şi i-a reţinut pe doi italieni care păreau cam ciudaţi: Bart Vanzetti şi Nicola Sacco. S-a descoperit că aveau la ei pistoale şi o grămadă de muniţii, unele pentru alte arme. Mai aveau şi nişte literatură anarhistă.

Lui Stewart atît i-a trebuit. Deşi nici unul din ei nu mai fusese arestat niciodată şi Stewart nu avea nici o dovadă care să sugereze că vreunul din ei se aflase în South Braintree la ora la care fuseseră comise crimele, i-a pus sub acuzare.

Nu era un moment bun să fii radical sau străin în America şi în mod sigur asta implica nişte riscuri mari la vremea aceea. America fusese cuprinsă de aşa-numita Panică Roşie. În 1917 şi 1918 Congresul votase două legi surprinzător de restrictive, o Lege a spionajului şi o Lege a sediţiunii. Împreună, acestea prevedeau pedepse severe pentru oricine era găsit vinovat sau care manifesta aproape orice formă de lipsă de respect faţă de statul american, inclusiv faţă de simbolurile sale – drapelul, uniformele militare, documente istorice sau orice altceva considerat că ar reflecta gloria şi demnitatea Statelor Unite ale Americii –, şi au fost aplicate cu un zel înverşunat şi represiv. „Unii cetăţeni erau aruncaţi în puşcărie şi dacă criticau Crucea Roşie în timpul cinei, la ei acasă”, nota un comentator. Un cleric din Vermont a fost condamnat la 15 ani de închisoare pentru că a împărţit vreo şase broşuri pacifiste. În Indiana, unui juriu nu i-au trebuit

decît două minute ca să achite un om care îl împuşcase pe un imigrant pentru că vorbise America de rău.

Nebunia era că a devenit mai riscant să spui lucruri care dovedeau lipsă de loialitate decît să le faci. Dacă refuzai să te supui legii care prevedea obligativitatea serviciului militar, puteai face un an de puşcărie, dar, dacă îi îndemnai pe alţii să facă asta, puteai sta la răcoare şi 20 de ani. Peste o mie de cetăţeni au fost trimişi la închisoare pe baza Legii spionajului numai în primele 15 luni de la intrarea acesteia în vigoare. Un regizor pe nume Robert Goldstein a fost închis pentru că i-a prezentat pe britanici într-o lumină proastă într-un film despre Războiul de Independenţă a Coloniilor Engleze din America de Nord. Judecătorul a admis că o astfel de zugrăvire ar fi „permisibilă sau chiar lăudabilă" în mod obişnuit, dar „în această perioadă de urgenţă pe plan naţional" Goldstein nu avea „nici un drept să submineze ţelurile şi destinul naţiunii". Pentru că a adus insulte unei armate străine din urmă cu 150 de ani, Goldstein a fost condamnat la 12 ani de închisoare.

Deşi Legea spionajului şi cea a sediţiunii erau concepute doar ca măsuri care ar fi trebuit aplicate pe timp de război, lucrurile s-au înrăutăţit şi mai mult odată cu instalarea păcii. Atunci cînd s-au întors acasă două milioane şi jumătate de soldaţi care au început să-şi caute un loc de muncă în timp ce economia de război se destrăma, America a intrat într-o recesiune severă. Tensiunile rasiale răbufneau şi s-au iscat revolte în cîteva zeci de oraşe în care se mutaseră cetăţeni de culoare aflaţi în căutarea unor slujbe mai bune. La Chicago, unde populaţia de culoare se dublase în numai un deceniu, un tînăr de culoare care a adormit pe o plută pe lacul Michigan, ajungînd pe o plajă rezervată albilor, a fost omorît cu pietre de o gloată de albi, stîrnind revolte încrîncenate care au durat două săptămîni şi în care 28 de oameni şi-au pierdut viaţa, iar cartiere întregi au fost făcute una cu pămîntul.

În acelaşi timp, o mare parte din ţară era zguduită de frămîntări în domeniul industriei. O groază de docheri, muncitori din industria textilă sau care făceau trabucuri, lucrători în construcţii şi în industria oţelului, operatori telefonici, angajaţi de la metroul aerian şi de la cel subteran, mineri şi chiar şi actori de pe Broadway îşi părăseau locul de muncă. La un moment dat, în 1919, două milioane de oameni erau în grevă.

Pentru toate aceste probleme, multă lume dădea vina pe agitatorii străini şi pe organizaţiile radicale precum Industrial Workers of the World

(sau Wobblies, cum erau numiţi membrii acesteia din motive care nu au fost lămurite niciodată). La Boston şi Cleveland, poliţiştii le-au dat şi ei o mînă de ajutor unor cetăţeni care i-au luat la bătaie pe nişte participanţi la parada de 1 Mai, după care au intrat în grevă şi poliţiştii din Boston (evenimentul în urma căruia Calvin Coolidge a devenit cunoscut în toată ţara). În statul Washington, Wesley Everest, un membru al IWW, a fost tîrît în stradă de mulţime, care l-a bătut măr şi i-a tăiat organele genitale. Cînd i-a implorat să-i curme chinurile, torţionarii săi l-au dus pe un pod din oraş, l-au atîrnat peste balustradă, legat cu o funie, după care l-au împuşcat. Moartea lui a fost declarată sinucidere. Nimeni nu a fost pus sub acuzare.

În toiul acestui tumult, cineva – un străin nemulţumit, presupuneau unii – a început să trimită bombe. La Atlanta, o menajeră ce lucra în casa senatorului Thomas R. Hardwick, şeful Comisiei pentru Imigraţie a Senatului, ducea spre bucătărie un mic colet învelit în hîrtie de ambalaj care fusese adus de poştaş, cînd acesta a explodat, retezîndu-i mîinile. A doua zi, un poştaş din New York a citit despre explozia bombei şi şi-a dat seama că descrierea coletului se potrivea perfect cu alte 16 pachete asemănătoare pe care le pusese deoparte la un birou de triere pentru că timbrele lipite pe ele nu erau suficiente. A alergat într-un suflet la serviciu şi a descoperit că pachetele erau tot acolo. Toate urmau să fie trimise pe adresele unor personalităţi publice importante: John D. Rockefeller, J.P. Morgan, procurorul general A. Mitchell Palmer, judecătorul Kenesaw Mountain Landis, preşedintele Curţii Supreme şi mai mulţi guvernatori şi membri ai Congresului. La adresa expeditorului, toate aveau trecut magazinul universal Gimbel Brothers de la intersecţia dintre Thirty-Second şi Broadway, în Manhattan. Ulterior s-a descoperit că alte colete fuseseră deja trimise. Un incident bizar a fost că un colet a fost trimis înapoi la Gimbel Brothers pentru că timbrele nu erau suficiente. Un vînzător de la Gimbel a deschis pachetul, s-a uitat la obiectele ciudate pe care le conţinea – o sticlă cu acid, un cronometru, nişte explozibili –, apoi l-a împachetat la loc, a mai lipit nişte timbre pe el şi l-a pus din nou la poştă. În total, s-au găsit 36 de bombe. În afară de menajera ghinionistă, nimeni nu a fost rănit – şi nici arestat.

Dar asta nu a fost tot. După vreo lună şi ceva, într-o seară plăcută, într-un cartier liniştit şi elegant din Washington, DC, procurorul general A. Mitchell Palmer şi soţia lui se pregăteau să se ducă la culcare – locuiau în 2132 R Street NW –, cînd au auzit o bufnitură la parter, „de parcă cineva

aruncase ceva în uşă”, povestea Palmer după aceea. O clipă mai tîrziu, o explozie a răsunat puternic în noapte, distrugînd uşa de la intrare şi toate geamurile camerelor; acum puteai vedea în locuinţa lui Palmer ca într-o casă de păpuşi. Vecinii au fost aruncaţi jos din paturile lor. Ferestrele s-au făcut ţăndări pe mai multe străzi din jur.

Poticnindu-se prin fum şi praf, soţii Palmer – care, ca prin minune, scăpaseră amîndoi nevătămaţi – au coborît la parter, unde au dat cu ochii de înfiorătoarea imagine a dezastrului. Peste tot era plin de resturi spulberate de explozie – în copaci, pe stradă, pe gazon şi pe acoperişurile caselor. Mare parte dintre acestea încă fumegau. Deasupra scenei dezastrului pluteau manifeste anarhiste, care, fără intenţie, dădeau scenei un aer sărbătoresc.

Unul dintre primii care au ajuns la faţa locului a fost ministrul adjunct al Marinei Militare, Franklin Delano Roosevelt, care locuia de partea cealaltă a străzii. După o cină tîrzie, tocmai îşi parcase maşina şi intrase în casă. Probabil că, ascuns în întuneric, atentatorul aşteptase ca acesta să plece, după care pusese bomba. Dacă Roosevelt ar fi ajuns cu un minut mai tîrziu, poate că ar fi fost omorît şi istoria Americii ar fi fost cu totul alta. Roosevelt i-a găsit pe domnul şi doamna Palmer rătăcind şocaţi printre ruine, albi de moloz. Procurorul general, zăpăcit, folosea pronumele de pe vremea copilăriei sale petrecute printre quakeri, spunîndu-le vecinilor săi „matale”.

Era clar că atentatorul fusese omorît în explozia pe care o declanşase. Alice Longworth, verişoara lui Roosevelt, care era de faţă, a povestit că „era greu să nu calci pe bucăţelele însîngerate de oase şi de carne”. Un picior al atentatorului aterizase pe pragul unei case de vizavi. Celălalt se afla la vreo 15 metri. O bucată mare de trunchi, cu tot cu haine, a fost găsită atîrnată de cornişa unei case de pe o stradă vecină. Altă bucată de carne şi cartilaje zburase prin fereastra unei case de vizavi, aterizînd la picioarele patului lui Helmer Byrn, ministrul plenipotenţiar al Norvegiei. Cea mai mare parte a scalpului a fost găsită în S Street, aflată după două intersecţii. Ca să ajungă pînă acolo – locul respectiv era şi departe, şi mai la deal –, creştetul atentatorului trebuie să fi fost proiectat pe o traiectorie cu înălţimea de 30 de metri şi o lungime de 75 de metri. A fost ditamai bomba.

Pretutindeni erau împrăştiate atît de multe fragmente din trupul dezintegrat, încît la început autorităţile au crezut că fuseseră doi atentatori sau poate un atentator şi un trecător nevinovat. În mod clar, bomba fusese

declanşată mult prea devreme. Se presupunea că individul se împiedicase tocmai cînd voia să lase bomba pe treptele casei soţilor Palmer.

Înainte să se lumineze de ziuă, agenţiile de ştiri erau asaltate de rapoarte că bombe la fel de devastatoare explodaseră în mai multe localităţi: Boston, New York, Philadelphia, Pittsburgh, Cleveland, Paterson, New Jersey şi Newtonville, Massachusetts. O singură persoană a fost ucisă – un paznic de noapte din New York –, dar ideea că nişte terorişti puteau organiza nişte acte de violenţă coordonate la o asemenea scară i-a băgat în sperieţi pe mulţi americani. De ce au fost puse bombe în anumite locuri a rămas un mister, poate pentru că fuseseră puse la alte case decît cele vizate de atentatori. La Philadelphia, una dintre bombe a spulberat casa unui bijutier care nu avea nici o legătură cu guvernul sau cu politica. Alta a provocat daune serioase unei biserici catolice. Nu s-a stabilit niciodată de ce au luat atentatorii în colimator o biserică catolică.

Mulţumită în mare parte faptului că atentatorul din Washington purta o cravată cu buline, care sărea în ochi, detectivii au reuşit să-l identifice: se numea Carlo Valdinoci. A fost o mare pierdere pentru mişcarea anarhistă. Deşi nu avea decît 24 de ani, Valdinoci devenise o legendă în cadrul acesteia. Nişte agenţi federali reuşiseră de curînd să dea de urma lui într-o casă din Virginia de Vest, dar Valdinoci le scăpase de sub nas, consolidîndu-şi reputaţia de anarhist viclean şi invincibil. Se ascundea din 1917, după un notoriu atac cu bombă din Youngstown, Ohio. Nici bomba respectivă nu explodase conform planului. De fapt, nu mai explodase deloc, aşa că poliţiştii au luat o decizie de o stupiditate inimaginabilă: au dus-o la secţie şi au pus-o pe o masă din sala principală, ca s-o examineze mai îndeaproape. În vreme ce şurubăiau la ea, bomba a explodat, omorînd zece poliţişti şi o femeie care venise să raporteze un furt. Atentatorii nu au fost prinşi niciodată şi cazul a rămas nerezolvat – ca majoritatea cazurilor radicale.

Atacurile cu bombă au avut un efect extraordinar asupra lui A. Mitchell Palmer, un democrat din Pennsylvania cu obrajii scofîlciţi. Era procuror general de numai trei luni, dar fusese deja ţinta a două atentate cu bombă – una dintre bombele trimise de „Gimbel's”, care nu a mai ajuns niciodată la destinaţie, şi aceasta din urmă, care în mod clar a ajuns. După asta a fost puternic înclinat să plece urechea la un tînăr consilier de la Ministerul Justiţiei care elaborase teoria personală că subversivii din rîndul imigranţilor care veniseră în America, în cîrdăşie cu comunişti din diferite

ţări, puneau la cale o lovitură de stat. Tînărul se numea J. Edgar Hoover şi l-a convins pe Palmer că există o groază de complotişti care plănuiesc un atac iminent.

Hoover, proaspăt ieşit de pe băncile Facultăţii de Drept, a fost pus la conducerea unui colţişor pînă atunci neimportant al Secţiei de Înregistrare a Persoanelor Provenind dintr-o Ţară Duşmană, numit Divizia Radicală. A întocmit o bază de date indexată conţinînd peste 200 000 de nume ale unor persoane şi organizaţii, toate corelate cu meticulozitate. Au fost angajaţi 40 de traducători care să studieze anumite publicaţii radicale, al căror număr era apreciat de neobositul Hoover la peste şase sute.

Palmer avea mari speranţe că va fi candidatul la preşedinţie nominalizat de partidul său în 1920. Tratarea într-o manieră hotărîtă a elementelor radicale a devenit strategia lui de a-şi arăta muşchii. Într-o serie de discursuri cu tentă apocaliptică, a avertizat că flăcările revoluţiei cuprindeau ţara, „lingînd altarele bisericilor, arzînd clopoţelul şcolilor, furişîndu-se în cele mai sacre unghere ale caselor americanilor, căutînd să înlocuiască jurămintele făcute la cununie cu nişte legi libertine, incendiind temeliile societăţii”. Palmer pretindea că aproximativ jumătate de milion de comunişti şi tovarăşi ai acestora puneau la cale detronarea Americii. Cu maxilarul proeminent şi retorica lui dură, Palmer a ajuns să fie poreclit de admiratorii săi „Quakerul bătăios”. Tocmai stîrnise ceea ce în scurt timp a primit numele Panica Roşie.

Încurajat cu înflăcărare de J. Edgar Hoover, Palmer a pregătit o serie de razii în locurile de întîlnire ale unor radicali. Prima a avut loc pe 7 noiembrie 1919 – exact la doi ani după revoluţia din Rusia: agenţi federali şi poliţişti din 12 oraşe au dat buzna în anumite cluburi şi cafenele, au distrus mobilierul şi a arestat pe toată lumea care se afla acolo. La New York, poliţiştii au făcut o razie la Uniunea Muncitorilor Ruşi, luîndu-i la bătaie pe toţi cei care au protestat sau care doar i-au întrebat ce fac. Uniunea nu era decît un club social, unde membrii se puteau duce să joace şah ori să facă nişte cursuri ca să-şi îmbunătăţească engleza; nu avusese niciodată legătură cu vreo activitate radicală. În Hartford, Connecticut, poliţia a arestat o mulţime de suspecţi – nu se cunoaşte numărul lor exact –, apoi pe toţi cei care veneau să se intereseze de aceştia. La Detroit, o întreagă orchestră şi toţi clienţii dintr-un restaurant au fost printre cei 800 de oameni reţinuţi aproape o săptămînă pe un coridor fără ferestre, fără apă, toalete

adecvate şi spaţiu unde să se întindă. În cele din urmă toţi au fost eliberaţi fără a fi acuzaţi de nimic.

Palmer a fost atît de încîntat de publicitatea pe care i-o făceau aceste razii şi de frica pe care o stîrneau, încît a ordonat să se mai facă o serie de razii, de mai mare amploare, în anul următor. De data asta au fost arestaţi între 6 000 şi 10 000 de oameni (cifrele variază foarte mult) în cel puţin 78 de oraşe din 23 de state. Din nou, au fost distruse inutil o grămadă de bunuri, s-au făcut arestări fără mandat şi au fost bătuţi oameni nevinovaţi.

Pînă la urmă, Panica Roşie s-a dovedit a nu fi chiar aşa de înspăimîntătoare. În total, autorităţile au confiscat doar trei pistoale, iar explozibili deloc. Nu s-a descoperit nici o dovadă privind o conspiraţie la nivel naţional. Faptul că nu au fost prinşi nici un fel de atentatori şi nu s-a identificat nici o urmă a unor planuri de insurecţie a anulat perspectivele politice ale lui Palmer. La congresul Partidului Democrat din 1920, delegaţii l-au ales pe James M. Cox, guvernatorul statului Ohio, ca să candideze împotriva lui Warren G. Harding, care era tot din Ohio. Deşi raziile lui Palmer nu au rezolvat nimic, au avut un efect puternic asupra atitudinii oamenilor, acesta fiind aproape sigur motivul pentru care Stewart, şeful poliţiei din Bridgewater, a hotărît, fără să aibă nici o dovadă, că criminalii din ograda lui sînt nişte anarhişti străini. Şi de asta Sacco şi Vanzetti nu au avut nici o şansă.

Între 1905 şi 1914, zece milioane de oameni, majoritatea din sudul şi estul Europei, au ajuns în Statele Unite, o ţară care avea deja 83 de milioane de cetăţeni. Valul de imigranţi a schimbat complet faţa Americii urbane. În 1910, imigranţii şi copiii de imigranţi alcătuiau aproape trei sferturi din populaţia oraşelor New York, Chicago, Detroit, Cleveland şi Boston.

Sacco şi Vanzetti s-au numărat printre cei 130 000 de italieni care au intrat în ţară în 1908. Sacco, care era din Torremaggiore, o comună din sud-estul Italiei, avea doar 16 ani cînd a ajuns în America. Vanzetti, care era din Piemont, o regiune din nordul mai prosper, nu departe de Franţa, avea cu trei ani mai mult. Nici unul din ei nu avea să-şi mai vadă vreodată patria natală. Deşi amîndoi s-au stabilit în Noua Anglie, aveau să se cunoască abia în 1917.

Sacco era mărunţel, vioi şi chipeş – „prezentabil ca o monedă romană”, cum spunea un contemporan al său. După descrieri, ai zice că arăta ca Al Pacino în tinereţe – micuţ, arătos, cu voce blîndă. Nu se atingea

de băutură şi nu juca jocuri de noroc. Şi-a găsit de lucru la o fabrică de încălţăminte şi curînd a ajuns un meşter priceput, cu un salariu bun. La patru ani după ce a ajuns în America, s-a însurat şi şi-a întemeiat o familie. Atunci cînd a fost arestat, avea 30 de ani; era un om bun, familist şi muncitor. Nu părea deloc tipul anarhistului.

Cu Vanzetti era altă poveste. Deşi în Italia făcuse cursuri de patiser – o profesie respectabilă –, în America lucra ca necalificat, pe bani puţini, aproape ca şi cum ar fi căutat în mod intenţionat lipsurile ca să demonstreze ceva despre păcatele capitalismului. Rămînea adesea fără loc de muncă, era mereu lefter şi cîteodată nu avea nici după ce bea apă. Totuşi, în primăvara anului 1919, situaţia lui financiară şi, s-ar părea, şi spiritul său întreprinzător s-au schimbat brusc în bine cînd a cumpărat un cărucior pentru peşte, echipat cu cuţite, cîntare şi un clopoţel ca să atragă muşteriii, şi s-a făcut vînzător ambulant de peşte în Plymouth, Massachusetts. Cînd a fost arestat, avea 33 de ani şi o ducea binişor.

Vanzetti avea fire de intelectual. Citea mult şi ducea o viaţă liniştită şi sobră. Nu a avut niciodată o prietenă. Avea un aer melancolic şi un zîmbet trist şi blajin. În privirea lui era „o blîndeţe care te bîntuia”, îşi amintea un prieten. Trăsătura lui cea mai evidentă, după 1917, era mustaţa mare pe oală. Deşi se purta frumos şi părea chiar blînd, era un duşman înverşunat al statului. „Vanzetti era anarhismul în persoană”, a afirmat un apropiat al său.

Vanzetti şi Sacco nu au fost foarte buni prieteni. Locuiau la distanţă de 50 de kilometri unul de altul – Sacco în Stoughton, lîngă Bridgewater, iar Vanzetti în Plymouth – şi se ştiau de nici trei ani atunci cînd crimele din South Braintree le-a asociat numele pentru totdeauna.

Arestaţi şi duşi la interogatoriu, nu s-au descurcat deloc bine. Nu au fost în stare să explice de ce trebuiau să aibă atîtea arme la ei ca să se ducă pînă la un atelier auto. Susţineau că nu îi cunosc pe Buda şi pe celălalt individ, zicînd că nu ştiu pe nimeni care să aibă o motocicletă – minciuni care au fost date la iveală foarte uşor. Au negat că sînt anarhişti, dînd nişte explicaţii inconsecvente şi neconvingătoare pentru a motiva ce anume îi adusese în West Bridgewater. Tot timpul s-a bănuit că intenţionau să mute nişte materiale ilicite – poate explozibili, poate literatură anarhistă – şi nu voiau să se autoincrimineze.

Buda şi al patrulea individ, identificat ulterior ca fiind Riccardo Orciani, au fost arestaţi şi aduşi la interogatoriu, dar apoi li s-a dat drumul: Orciani pentru că a putut dovedi că se afla la serviciu în momentul cînd au

fost comise cele două jafuri şi Buda, care era foarte mic de statură şi îndesat, pentru că nu se potrivea cu descrierile nici unuia dintre martori. Aşadar, automat, Sacco şi Vanzetti au devenit principalii şi singurii suspecţi, deşi nici unul nu avea cazier sau legături cu bande criminale. Tot ce avea poliţia împotriva lor era că fuseseră înarmaţi şi că nu spuseseră adevărul atunci cînd au fost arestaţi.

Aproape toate dovezile îi discriminau. Erau nişte oameni foarte blînzi. Nimic din firea lor nu sugera că ar fi în stare să omoare măcar o muscă. Nici măcar nu putea spune cineva că i-a auzit vreodată ridicînd vocea. Absolut nici o dovadă – de exemplu, amprentele de pe maşina furată – nu îi plasa la locul crimei.

Cînd li s-au arătat nişte fotografii, trei martori l-au identificat pe unul dintre criminali drept Anthony Palmisano, dar s-a dovedit că Palmisano era în puşcărie la Buffalo din ianuarie. Cel puţin doi martori au declarat că criminalul avea o mustaţă foarte subţire, pe cînd Sacco nu avea deloc mustaţă, iar Vanzetti era vestit pentru tufa luxuriantă care aproape că îi acoperea gura cu totul. Atunci cînd Sacco şi Vanzetti au fost aduşi în faţa martorilor, nu au fost incluşi printre alte persoane pentru identificare, conform procedurii, ci le-au fost arătaţi martorilor separat, dîndu-li-se de înţeles că aceştia erau principalii suspecţi. Chiar şi aşa, femeia care avea să fie unul dintre martorii-cheie la procesul ce a urmat nu i-a identificat nici pe Sacco, nici pe Vanzetti atunci cînd s-a aflat faţă în faţă cu ei.

La început nimănui nu i s-a părut că arestarea lor ar fi cine ştie ce ştire. Un reporter de la New York trimis în Massachusetts ca să se intereseze de caz i-a raportat editorului: „Nu e mare lucru – doi broscari care au dat de bucluc, atîta tot”. La Boston, principala preocupare în primăvara anului 1920 era cum o să se descurce echipa Red Sox în primul său sezon fără Babe Ruth.

Spre uluirea lui, Vanzetti a fost acuzat nu doar de crima din Braintree, ci şi de cea anterioară, care avusese loc în ajunul Crăciunului din 1919 la fabrica companiei L.Q. White Shoe din Bridgewater. Sacco nu a fost pus sub acuzare pentru că a adus ca dovadă un card de pontaj care arăta că în ziua aceea a fost la muncă. Şi Vanzetti avea alibiuri. 30 de martori au declarat că îl văzuseră, că vorbiseră cu el sau cumpăraseră peşte de la el în Plymouth în ziua aceea. Ţiparul este un fel de mîncare tradiţional de Crăciun pentru mulţi italieni, aşa că oamenii îşi aminteau că au cumpărat

ţipari de la el în ajunul Crăciunului. Dovezile aduse împotriva lui Vanzetti nu erau tocmai cele mai convingătoare. Atunci cînd un martor, în vîrstă de 14 ani, a fost întrebat de unde ştie că unul dintre hoţi era străin, el a răspuns: „Mi-am dat seama după felul în care alergau”.

Dar juriul tot l-a condamnat, evident, neţinînd seama de toate mărturiile depuse în favoarea sa, din convingerea că „broscar la broscar nu-şi scoate ochii”, după cum a remarcat cu amărăciune însuşi Vanzetti după aceea. Dacă ar fi depus mărturie un director de şcoală sau un preot protestant în favoarea lui Vanzetti, probabil că ar fi fost achitat, dar, din păcate, astfel de oameni nu cumpărau ţipari în ajunul Crăciunului.

Se citează adesea o remarcă atribuită judecătorului Webster Thayer, care ar fi rostit-o în timpul procesului lui Vanzetti: „Acest om, chiar dacă de fapt nu a comis crima care îi este imputată, este totuşi vinovat moral, fiindcă idealurile [sale] sînt ca şi o crimă”. Este citată adesea, dar în realitate afirmaţia aceasta nu se află în stenograma procesului şi nu există dovezi că Thayer a spus vreodată aşa ceva. Totuşi, era clar că nu îi simpatiza deloc pe anarhişti. Pe Vanzetti l-a condamnat la 12 ani de închisoare – sentinţă neobişnuit de severă pentru cineva care nu avea antecedente penale. Pentru mulţi observatori era clar o parodie, iar la al doilea proces lucrurile aveau să ia o întorsătură şi mai proastă.

Imigranţilor italieni de la începutul secolului XX America li s-a părut adesea şocantă. Cum remarcau istoricii Leonard Dinnerstein şi David M. Reimers, majoritatea „nu au fost pregătiţi pentru răceala cu care i-au întîmpinat atîţia americani”. Adesea descopereau că nu au acces la locuri de muncă şi la educaţie din cauza naţionalităţii lor. Acordurile restrictive îi împiedicau să se mute în anumite cartiere. Italienii care se stabileau în sud erau obligaţi uneori să meargă la şcolile celor de culoare. La început nu a fost deloc clar dacă li se va permite să folosească cişmelele şi toaletele rezervate albilor.

Alte grupuri de imigranţi – greci, turci, polonezi, slavi, evrei de toate naţiile – se loveau şi ele de astfel de prejudecăţi, desigur, iar în ce-i priveşte pe asiatici şi persoanele de culoare din America prejudecăţile şi restricţiile erau şi mai ingenioase şi mai crude, însă italienii erau priviţi de mulţi ca un caz oarecum special – mai volubili, mai temperamentali şi mai dificili decît alte grupuri etnice. Oriunde erau probleme, părea că şi-au băgat coada nişte italieni. Percepţia larg răspîndită despre italieni era că, dacă nu sînt fascişti

sau bolşevici, atunci sînt anarhişti ori comunişti, iar dacă nu sînt nici asta, atunci sînt implicaţi în crima organizată[1].

Chiar şi *The New York Times* declara într-un editorial că era „poate fără rost să ne gîndim că îi vom civiliza [pe italieni] sau că le vom impune să respecte ordinea altfel decît prin braţul legii”. Sociologul E.A. Ross de la University of Wisconsin insista că în Italia infracţionalitatea scăzuse doar „pentru că toţi infractorii sînt acum aici”. Tocmai această prejudecată au sperat Ruth Snyder şi Judd Gray s-o exploateze atunci cînd au născocit doi anarhişti italieni care se presupunea că l-ar fi ucis pe soţul ei.

Pentru italienii din clasa muncitoare, asimilarea era adesea o speranţă deşartă. Milioane de italieni trăiau în America, dar separaţi de restul americanilor. Este grăitor faptul că, la 12 ani după ce ajunseseră în această ţară, Sacco şi Vanzetti abia dacă rupeau puţină engleză. Transcrierile procesului lor arată că adesea cei doi nu înţelegeau foarte bine unele întrebări care li se puneau sau ceea ce spuneau alţii. Chiar şi atunci cînd pricepeau cam despre ce este vorba, tot făceau mari eforturi să se exprime. Cum a remarcat cineva, problema nu era că vorbeau engleză cu accent italian, ci mai degrabă că vorbeau italiană folosind cuvinte englezeşti. Iată cam cum încerca Sacco să explice din boxa martorilor cum poate să fie anarhist şi totodată să afirme că iubeşte America:

> Cînd am venit în ţara asta, am văzut că nu era ce credeam eu înainte, dar că era toată diferenţa, pentru că eu lucrat în Italia nu aşa de mult cum lucrat în ţara asta. Puteam să trăiesc liber şi acolo la fel de bine. Muncă în aceeaşi condiţie, dar nu aşa de greu, cam şapte-opt ore pe zi, mîncare mai bună. Adică adevărată. Desigur, aici mîncare bună este, pentru ţară mai mare este, pentru oricine dintre cei care au bani de cheltuit, nu pentru clasa muncitoare şi truditoare, iar în Italia este mai multă oportunitate pentru truditor să mănînce legume, mai proaspete, şi am venit în ţara asta.

Faptul că nu stăpînea bine limba engleză era considerat de mulţi o dovadă că italienii sînt leneşi şi iremediabil înapoiaţi. Mulţi americani erau sincer uimiţi şi ofensaţi (nu chiar fără motiv, trebuie spus) cînd se gîndeau că naţiunea îşi deschisese porţile istoviţilor şi săracilor Europei pentru ca această generozitate să îi fie răsplătită cu greve, atentate cu bombe şi instigare la rebeliuni. Sacco şi Vanzetti au devenit simbolurile vii ale acestei lipse de recunoştinţă. La vremea aceea mulţi americani considerau că, şi dacă nu sînt vinovaţi de crimele din Braintree, tot merită să fie pedepsiţi.

Cum ar fi zis, se spune, preşedintele juriului la începutul procesului: „Naiba să-i ia, oricum ar trebui să atîrne în ştreang”.

La cinci zile după înaintarea rechizitoriilor împotriva lui Sacco şi Vanzetti în Massachusetts, o căruţă trasă de un cal a oprit în faţa sediului principal al băncii J.P. Morgan & Co., la colţul dintre Broad Street şi Wall Street, în Manhattan. Se presupune că vizitiul a priponit calul şi a plecat repede, căci peste cîteva clipe căruţa a explodat cu atîta forţă, încît a zguduit tot sectorul şi a spulberat geamurile de la etajul al 32-lea al unei clădiri aflate la aproape două străzi mai încolo. Bomba era de-a dreptul diabolică: ticsită cu şrapnel, era concepută să mutileze şi a fost detonată într-un moment cînd strada era plină de funcţionari care ieşiseră să ia prînzul. 30 de oameni au murit pe loc şi mai multe sute au fost răniţi grav. Suflul exploziei a fost atît de fierbinte, încît multe dintre victime au suferit şi arsuri severe pe lîngă toate celelalte răni. Un funcţionar de la J.P. Morgan a fost decapitat la biroul său de o foaie de sticlă aruncată în aer, dar nici un membru important al firmei – care se presupunea că ar fi fost principalii vizaţi – nu s-a numărat printre victime. J.P. Morgan însuşi era plecat din ţară. Ceilalţi parteneri de la Morgan – inclusiv viitorul socru al lui Charles Lindbergh, Dwight Morrow – erau la o şedinţă într-o încăpere ale cărei ferestre nu dădeau spre stradă, unde a avut loc explozia, aşa că s-au aflat la adăpost. La sfîrşitul zilei, bilanţul ajunsese la 38 de morţi şi 143 de răniţi grav. Printre cei mai norocoşi de afară se număra şi Joseph P. Kennedy, tatăl viitorului preşedinte, care s-a aflat suficient de aproape ca să fie doborît de pe picioare de suflul exploziei, dar îndeajuns de departe ca să nu fie grav rănit.

Din mîndrie, Morgan şi-a redeschis porţile încă de a doua zi. S-a oferit o răsplată de 100 000 de dolari pentru informaţii care ar fi avut drept rezultat o condamnare, dar nimeni dintre cei care s-au dus la poliţie nu a putut să-l descrie pe atentator sau să ofere alte piste utile. Detectivii şi autorităţile federale i-au luat la întrebări pe toţi fierarii de la est de Chicago şi au vizitat mai bine de patru mii de grajduri în speranţa că or să identifice calul, căruţa sau potcoavele implicate în atacul cu bombă. Şrapnelul consta în stinghii folosite la fixarea geamurilor, aşa că i-au contactat pe toţi producătorii şi comercianţii de stinghii din America, în încercarea de a afla de unde proveneau „gloanţele”. Trei ani au lucrat detectivii la caz. Nu a ieşit la iveală absolut nimic care să-i ajute. Nu a fost pus nimeni sub acuzare niciodată.

În 1991, istoricul Paul Avrich, în *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, probabil cea mai documentată carte scrisă vreodată despre acest caz, declara că el avea dovezi solide (pe care nu le specifica însă) că atentatorul era Mario Buda, cel care fusese împreună cu Sacco şi Vanzetti în seara cînd au fost arestaţi aceştia. Totuşi, la vremea aceea, Buda nu era cunoscut de poliţia din New York, aşa că nu a fost suspectat sau interogat. Indiferent dacă a avut sau nu un rol în atentat, el s-a întors la Napoli curios de repede după explozia bombei.

De asemenea, mai tîrziu a ieşit la iveală şi faptul că Nicola Sacco fusese bun prieten cu Carlo Valdinoci şi că sora lui Valdinoci se mutase în casa lui Sacco după ce fratele ei murise în atacul cu bombă care viza casa lui Palmer din Washington. Se pare că Sacco şi Vanzetti nu au fost tocmai cheie de biserică, aşa cum vrea istoria să-i prezinte.

Judecarea lui Sacco şi Vanzetti pentru crime şi pentru tîlhăria din South Braintree a început pe 31 mai 1921, judecătorul Webster Thayer fiind din nou preşedintele completului de judecată. Thayer era un tip slab şi palid, de vreo 60 şi ceva de ani. Avea nasul coroiat, buze subţiri şi o mustaţă albă. Nu avea decît 1,57 metri înălţime, dar fusese mare sportiv în tinereţe, fiind cît pe ce să devină jucător profesionist de baseball. A trecut prin viaţă cu o atitudine ostilă, pentru că era fiu de măcelar într-un stat unde pedigriul conta foarte mult.

Procesul a durat aproape şapte săptămîni, au fost audiaţi cam 160 de martori şi s-au întocmit peste două mii de pagini cu declaraţii. Potrivit pledoariei procurorului, Sacco şi încă un individ, neidentificat, au fost autorii jafului şi ai crimelor. Nu s-a făcut nici o încercare de a-l identifica pe celălalt individ înarmat sau pe vreunul dintre ceilalţi participanţi la jaf. În mod ciudat, procurorul părea să se mulţumească să pună totul pe seama lui Sacco şi Vanzetti. Chiar şi în cel mai rău caz, Vanzetti nu avea cum să fie decît un pasager din maşina cu care au fugit tîlharii şi un singur martor a declarat convins că l-a văzut acolo. Alţi 44 au jurat că l-au văzut în altă parte în ziua aceea – majoritatea afirmau că acesta vindea peşte în Plymouth – ori au declarat că nu se numără printre vinovaţi. Un grup de infractori din Providence, banda Morelli, mai jefuiseră fabrici de încălţăminte, dar poliţia nu i-a anchetat. Banii furaţi nu au mai fost găsiţi niciodată şi nu s-a putut face nici o legătură între ei şi Sacco sau Vanzetti. Acuzarea nu a oferit nici o ipoteză despre ce s-ar fi întîmplat cu banii.

Multe dintre mărturiile împotriva acuzaţilor erau destul de dubioase. Lewis Pelzer, un muncitor de la fabrică, a declarat că l-a văzut pe Sacco împuşcîndu-l pe Berardelli, dar la început le spusese poliţiştilor că, atunci cînd a auzit împuşcături, se ascunsese sub o masă, aşa că nu văzuse nimic. Trei dintre colegii lui de muncă au declarat că el nu se uitase deloc pe fereastră.

Mary Splaine, un martor-cheie, a declarat că s-a uitat pe o fereastră tocmai cînd maşina hoţilor se îndepărta în viteză. A văzut-o maximum trei secunde, de la o distanţă de 20-25 de metri, şi totuşi la proces a reuşit să precizeze 16 detalii despre înfăţişarea lui Sacco, inclusiv nuanţa sprîncenelor şi lungimea părului de la ceafă. A declarat chiar cu certitudine care este înălţimea lui Sacco, chiar dacă nu îl văzuse decît aşezat într-un automobil aflat în mişcare. Cu 13 luni mai devreme, nu îl identificase pe Sacco atunci cînd se uitase la el de aproape. Sacco lucrase cîndva pentru o scurtă perioadă la fabrica Rice & Hutchins, iar mai mulţi angajaţi îşi aminteau de el, dar nici unul în afară de Mary Splaine nu a declarat că Nicola Sacco era unul dintre cei prezenţi în momentul jafului.

Un singur martor l-a plasat pe Vanzetti la locul incidentului în momentul cînd a fost comisă crima – ca pasager în maşina tîlharilor. Nimeni nu a sugerat că ar fi tras cu pistolul sau că ar fi fost implicat altfel.

În cuvîntul său de încheiere, judecătorul Webster Thayer a pus foarte mult accent pe ceea ce în jargon juridic se numeşte „conştiinţa vinovăţiei” – comportamentul suspect de evaziv al lui Sacco şi Vanzetti în timpul interogatoriilor. Oamenii nevinovaţi, a subliniat Thayer, nu au nevoie să inventeze răspunsuri. *Ergo*, erau vinovaţi. Juriul a fost de acord. După cinci ore şi jumătate de deliberări, pe 14 iulie 1921, i-a declarat vinovaţi pe Sacco şi Vanzetti. Au fost condamnaţi la moarte prin electrocutare.

Nu se poate spune că statul s-a grăbit cu execuţia. S-au tot făcut apeluri timp de şase ani. Avocaţii lui Sacco şi Vanzetti au depus şapte cereri de rejudecare pe motiv că judecătorul Webster Thayer a fost părtinitor şi că procesul nu a fost echitabil, făcînd alte două apeluri şi la Curtea Supremă a statului Massachusetts. Toate au fost respinse. În 1925, Celestino Madeiros, originar din Azore, care îşi aştepta execuţia pentru altă crimă, a făcut o declaraţie. „Mărturisesc că am luat parte la crima de la firma de încălţăminte din South Braintree şi că Sacco şi Vanzetti nu au avut nici o legătură cu crima respectivă”, a scris el. La interogatoriu, Madeiros a fost

destul de vag legat de anumite detalii cruciale ale tîlhăriei din Braintree – de pildă, ora la care a avut loc – şi Thayer a respins mărturia pe motiv că este îndoielnică – cum şi era, de fapt. De asemenea, Thayer a emis o declaraţie detaliată de 25 000 de cuvinte în care explica de ce respinsese toate cererile de rejudecare.

Primele proteste furioase au apărut nu în America, ci în Franţa. Pe 20 octombrie 1921, ambasadorului Myron Herrick i s-a trimis o bombă într-un pachet ambalat ca un cadou. Printr-un noroc chior, pachetul a fost activat din neatenţie de unul dintre puţinii oameni din Paris care îşi puteau da seama ce este de fapt şi care ar fi putut să reacţioneze în mod corespunzător. Valetul englez al lui Herrick, Lawrence Blanchard, lucrase cu bombe în Primul Război Mondial şi a recunoscut zbîrnîitul care se auzea din pachet, dîndu-şi seama că era o grenadă de mînă Mills. A azvîrlit pachetul în baia ambasadorului cu o clipă înainte să explodeze. Explozia a distrus baia şi l-a doborît pe Blanchard cu o bucată de şrapnel care i s-a înfipt în picior, dar în rest nu a fost rănit. Dacă ar fi desfăcut pachetul chiar Herrick, în 1927 Lindbergh ar fi fost întîmpinat la Paris de alt ambasador.

Cîteva zile mai tîrziu, altă bombă (posibil detonată accidental) a omorît 20 de oameni la o manifestaţie de susţinere a lui Sacco şi Vanzetti. În următoarele două săptămîni au mai explodat bombe şi la ambasadele sau consulatele americane din Lisabona, Rio de Janeiro, Zürich şi Marsilia.

În America, scriitorii şi intelectualii au fost primii care au protestat împotriva condamnării lor – în special romancierii Upton Sinclair şi John Dos Passos, nuvelista Katherine Anne Porter, poeta Edna St. Vincent Millay, criticul Lewis Mumford, jurnalistul Heywood Broun şi mai mulţi membri ai Mesei Rotunde de la Algonquin, printre care şi Dorothy Parker şi Robert Benchley. Majoritatea fuseseră la un moment dat arestaţi şi acuzaţi de „vagabondaj şi hoinăreală” – infracţiune specifică Bostonului, se pare. În plus, Benchley se jura că l-a auzit pe Thayer lăudîndu-se la clubul de golf din Worcester, Massachusetts, că „o să le arate el nenorociţilor ălora”, ceea ce a aprins şi mai mult spiritele în rîndul liberalilor.

Din străinătate curgeau petiţiile care cereau rejudecarea cazului. Una avea aproape jumătate de milion de semnături, alta peste 150 000. În toată lumea o mulţime de străzi şi cafenele au fost redenumite după cei doi italieni. În Argentina, o marcă de ţigări a fost botezată Sacco y Vanzetti, ca şi un tangou popular.

Faptul că s-au implicat intelectuali şi străini a stîrnit mari resentimente în anumite cercuri. Nişte muncitori, majoritatea irlandezi, au organizat contrademonstraţii la Boston, cerînd executarea urgentă a celor doi italieni. Potrivit scriitorului Francis Russell, care în acea perioadă era copil şi locuia în Boston, opinia publică era în majoritate împotriva lui Sacco şi Vanzetti. În special republicanii din clasa de mijloc credeau că sînt vinovaţi. Senatorul William Borah din Idaho, preşedintele Comisiei pentru Relaţii Externe, a spus că „ar fi o umilinţă la nivel naţional, o compromitere neruşinată şi laşă a curajului naţiunii să dea vreo atenţie protestelor unor străini”, pe care îi numea „obraznici şi răuvoitori”.

Adevărata răsturnare de situaţie pentru mulţi a fost cînd judecătorul Felix Frankfurter de la Curtea Supremă, pe atunci profesor de drept la Harvard, s-a interesat de acest caz, devenind convins că Sacco şi Vanzetti fuseseră condamnaţi pe baza unor probe false. Frankfurter şi-a detaliat obiecţiile în numărul din martie 1927 al revistei *The Atlantic Monthly*. „Afirm cu profund regret, dar fără nici cea mai mică teamă că s-ar putea dovedi contrariul că în vremurile moderne părerea judecătorului Thayer rămîne cu siguranţă fără egal din punctul de vedere al discrepanţelor dintre ceea ce arată dovezile şi ceea ce transmite opinia acestuia”, scria el. „Documentul său de 25 000 de cuvinte nu poate fi caracterizat cu acurateţe decît drept un talmeş-balmeş de citări greşite, denaturări, omisiuni şi deformări… Toată declaraţia sa este literalmente plină de erori care pot fi demonstrate şi de un spirit străin exprimării judiciare.”

Frankfurter a dărîmat în mod sistematic şi convingător toată argumentaţia împotriva lui Sacco şi Vanzetti, dar descoperirile lui nu au fost bine primite de establishmentul din Boston. Mulţi absolvenţi de Harvard au cerut să fie demis. Unii colegi şi prieteni vechi l-au condamnat. A descoperit că, de fiecare dată cînd intra într-o încăpere sau într-un restaurant, erau unii care se ridicau şi plecau. S-a afirmat că articolul a costat Harvardul un milion de dolari sub formă de donaţii.

Dar în alte părţi furia şi sentimentul de nedreptate păreau să se accentueze. Printre cei care au cerut rejudecarea cazului s-a numărat şi văduva lui Berardelli. Conservatorul *Boston Herald*, care anterior susţinuse execuţia, şi-a schimbat părerea după declaraţia lui Thayer.

Nimeni nu a acordat mai multă atenţie cazului decît guvernatorul statului Massachusetts, Alvan T. Fuller. Se pare că Fuller era un om cît se poate de decent. Şi-a început viaţa adultă ca vînzător de biciclete, apoi s-a

dus la Paris şi a adus cu el două dintre primele automobile importate în America de Nord. Pînă la urmă a devenit singurul distribuitor de Packarduri din Noua Anglie într-o perioadă cînd Packardurile erau cele mai bune maşini din ţară. Aşa a cîştigat multe milioane de dolari. Locuia într-un conac din Boston şi colecţiona lucrări ale unor pictori englezi din secolul al XVIII-lea – mai ales de Gainsborough şi Romney. În 14 ani de mandat, nu şi-a încasat nici un salariu.

Pe 10 mai 1927 – chiar cînd au dispărut Nungesser şi Coli – lui Fuller i s-a trimis prin poştă o bombă, dar, din fericire, aceasta a fost interceptată şi dezamorsată. În aceeaşi lună, Fuller a numit o comisie formată din trei oameni respectabili – Abbott Lawrence Lowell, preşedintele Harvardului; Samuel Stratton, preşedintele MIT; şi Robert Grant, un judecător ieşit la pensie – ca să analizeze formal dacă Sacco şi Vanzetti avuseseră parte de un proces echitabil şi ar trebui să fie executaţi. Cei trei nu erau deloc tineri. Grant avea 75 de ani, Lowell 71 şi Stratton 66.

În acelaşi timp Fuller a analizat şi el cazul. A citit cap-coadă toate stenogramele. A cerut să i se trimită acasă toate probele concrete – pistoale, gloanţe, articole de îmbrăcăminte – ca să le examineze. I-a convocat şi i-a interogat personal pe toţi cei 11 juraţi care mai erau în viaţă (unul murise), precum şi pe martorii din ambele procese. A petrecut în mod repetat cîte 12-14 ore pe zi studiind cazul Sacco-Vanzetti.

A discutat de două ori cu Sacco şi Vanzetti şi chiar şi cu bietul Celestino Madeiros, precum şi cu unele rude ale lor. Fuller a fost fascinat mai ales de Vanzetti. În închisoare, Vanzetti făcuse un curs de engleză prin corespondenţă şi acum se descurca mult mai bine. În ultimii ani petrecuţi în închisoare a scris multe scrisori şi eseuri emoţionante şi elocvente, uimindu-i pe toţi cu sensibilitatea şi inteligenţa lui. Avocatul lui Vanzetti, Fred Moore, a spus că nu mai cunoscuse niciodată un om de un asemenea „splendid rafinament”. După prima lor întîlnire, Fuller a ieşit exclamînd: „Ce om plăcut!”.

În acea zi de iulie în care Lindbergh a vizitat Bostonul, Fuller s-a dus mai întîi la închisoarea din Charlestown ca să se întîlnească cu deţinuţii. A stat cîte 15 minute cu Sacco şi Madeiros, dar o oră întreagă cu Vanzetti. Era clar pentru toată lumea că Fuller nu voia să-i execute pe cei doi – şi în special pe Vanzetti.

Cam în acelaşi timp cu vizita lui Lindbergh, Comisia Lowell, cum i se spunea, a făcut cunoscute concluziile la care ajunsese: Sacco era vinovat

fără nici o urmă de îndoială, Vanzetti probabil că era şi el vinovat şi nu exista nici un motiv pentru a mai amîna execuţia. Liberalii s-au înfuriat peste măsură. Heywood Broun a numit-o „crimă legalizată”, scriind: „Nu toţi deţinuţii au bafta să fie electrocutaţi chiar de un preşedinte al Universităţii Harvard”.

Sacco şi Vanzetti nu mai aveau nici o şansă. Pe 3 august, Fuller a anunţat cu mare părere de rău că nu a putut găsi nici un motiv de clemenţă şi că execuţiile trebuie să aibă loc. Sacco şi Vanzetti aveau să ajungă pe scaunul electric în următoarea săptămînă.

Vestea nu a stîrnit chiar atîta rumoare cum ar fi fost de aşteptat, iar asta aproape exclusiv din cauză că preşedintele Coolidge, aflat în îndepărtata Dakotă de Sud, lăsase toată ţara cu gura căscată făcînd şi el un anunţ cu totul surprinzător.

1. În realitate – şi mă grăbesc cît pot să spun asta – italienii nu erau nişte nelegiuiţi. În 1910, italienii reprezentau 11% din populaţia de imigranţi, dar numai 7% dintre persoanele de origine străină din închisori erau italieni. După cum menţionează John Kobler, din punctul de vedere al numărului de deţinuţi la 100 000 de locuitori, italienii erau pe locul al 12-lea din 14 naţionalităţi.

Capitolul 21

Pe 2 august era frig şi ploua în Dakota de Sud. Cei aproximativ 30 de membri ai corpului de presă al preşedinţiei au aflat cu surprindere că sînt convocaţi la amiază la liceul din Rapid City pentru un anunţ special. Conduşi într-o clasă, au fost şi mai surprinşi să-l găsească pe preşedintele Coolidge aşezat la catedră. Se împlineau patru ani de cînd murise Warren Harding şi Calvin Coolidge preluase funcţia de preşedinte. Cu un aer misterios, Coolidge părea foarte încîntat de ceva.

Reporterilor li s-a spus să se aşeze în şir. Pe măsură ce trecea fiecare prin faţa catedrei, Coolidge le dădea cîte o bucăţică de hîrtie de cinci centimetri pe 20, pe care era scris: „Nu aleg să mai particip la cursa prezidenţială din 1928”. Asta a fost tot. Decizia aceasta a luat pe toată lumea prin surprindere. „Nu aş exagera deloc dacă aş spune că criptograma lui Coolidge a căzut ca un trăsnet iscat din senin”, scria Robert Benchley în *The New Yorker*. Aparent, nici măcar Grace Coolidge, prima-doamnă nu ştia de decizia soţului ei, aflînd abia după aceea, de la unul dintre cei care fuseseră de faţă.

Coolidge nu a scos decît cinci cuvinte la conferinţa de presă: „A venit toată lumea?” înainte de a începe şi „Nu” cînd a fost întrebat dacă va face alte comentarii legate de anunţul său. Apoi reporterii s-au grăbit să împărtăşească această ştire întregii lumi. Mesajul conţinea zece sau 17 cuvinte, în funcţie de felul cum citeai *1928* – ca un singur cuvînt sau ca şapte (părerile erau împărţite) –, dar corespondenţii de la oficiul Western Union din Rapid City au transmis aproape 100 000 de cuvinte în ziua aceea şi în următoarea.

De ce s-a hotărît Coolidge să nu mai candideze este o întrebare ce alimentează tot felul de speculaţii de peste 80 de ani. Probabil că au fost multe motive. Nici lui, nici soţiei sale nu le plăcea Washingtonul, mai ales în timpul verii, cînd era o zăpuşeală istovitoare – de asta a şi fost aşa de încîntat să-şi ia o lungă vacanţă în 1927. Nici nu se poate spune că avea un program amplu pe care să fi vrut să-l ducă pînă la capăt. În cazul în care

Calvin Coolidge avea să lase ceva în urma lui, era puţin probabil ca încă patru ani de mandat să conteze în vreun fel. De asemenea, Coolidge se pare că a ştiut cumva dinainte ce avea să se întîmple cu economia. „Bătrînelul meu zice că o să fie o depresiune”, i-a spus Grace Coolidge unei cunoştinţe la scurt timp după ce soţul ei şi-a anunţat decizia.

Dar mai exista un motiv, neremarcat de nimeni la vremea aceea, care se poate să fi prevalat asupra tuturor celorlalte. Calvin Coolidge suferea de depresie cronică. Cauza era o tragedie în familie pentru care considera că el poartă vina. Cu trei ani înainte, în ultima zi din iunie 1924, cei doi fii ai lui Coolidge, John şi Calvin Junior, jucau tenis pe un teren de la Casa Albă. Calvin Junior era încălţat cu nişte tenişi fără şosete şi şi-a făcut o băşică la un picior, care s-a infectat. După numai o zi şi ceva, avea febră mare şi, din cînd în cînd, delira. Pe 3 iulie, cu o zi înainte de aniversarea tatălui său, a fost internat de urgenţă la spitalul Walter Reed.

Coolidge i-a scris tatălui său: „Calvin este foarte bolnav… Şi-a făcut o băşică la un deget de la picior şi infecţia i-a ajuns în sînge. Degetul pare în regulă, dar otrava i s-a răspîndit în tot organismul… Bineînţeles că beneficiază de tot ce îi poate oferi medicina, dar este posibil să sufere mult timp de ulcere sau să se facă bine în cîteva zile”. Însă peste trei zile băiatul a murit.

Coolidge era preşedinte de numai 11 luni şi ceva şi cu două săptămîni mai devreme fusese nominalizat să candideze şi la următoarele alegeri. Coolidge şi soţia lui au fost devastaţi. Se pare că preşedintele şi-a pierdut orice interes faţă de treburile statului. „Cînd a pierit el, puterea şi gloria preşedinţiei au dispărut şi ele”, scria Coolidge mai tîrziu.

Coolidge era convins că de vină pentru moartea fiului său era numai rolul lui de preşedinte. În autobiografia lui scria: „Dacă nu aş fi fost preşedinte, nu s-ar fi ales cu o băşică la deget jucînd tenis pe terenul de la Casa Albă şi nu ar fi făcut apoi septicemie… Nu ştiu de ce a trebuit să plătesc un asemenea preţ pentru că am ajuns la Casa Albă”. Ultima frază din autobiografia lui Coolidge era ciudat de sinceră: „Costă foarte mult să fii preşedinte”.

În presa naţională, întrebarea legată de anunţul preşedintelui nu era de ce a hotărît să nu mai candideze, ci de ce a ales o exprimare atît de ambiguă precum „Nu aleg să mai particip”, în loc de mai directa „Aleg să nu mai particip” sau „Am decis să nu mai particip”. Mulţi vedeau în asta nu un refuz de a candida, ci aproape contrariul – o disponibilitate reticentă de a se

lăsa recrutat dacă asta era voinţa poporului. Umoristul Will Rogers a exprimat asta succint în populara sa rubrică de ziar:

> Eu cred că declaraţia domnului Coolidge este cea mai bine formulată acceptare a unei nominalizări exprimată vreodată de un candidat. A stat mult timp cu dicţionarul în faţă pînă a decis să folosească acest cuvînt, *aleg*, în loc de *nu voi*. Nu trebuie să fii mare specialist în politică să-ţi dai seama că un om poate obţine mai multe voturi candidînd la cererea poporului decît la cererea lui. Domnul Coolidge este cel mai şiret politician care a primit vreodată salariu de la stat.

Cel mai încîntat de acest anunţ din toată America a fost Herbert Hoover, care considera că el este de departe candidatul favorit la funcţia de preşedinte după Coolidge, chiar dacă restul naţiunii era de altă părere. Hoover era în vacanţă în pădurile de sequoia din nordul Californiei cînd s-a aflat vestea şi a fost la fel de nedumerit ca şi restul lumii de formularea aleasă de Coolidge. „Cuvîntul *aleg* are mai multe conotaţii în Noua Anglie”, reflecta el mai tîrziu. „Eu m-am hotărît pe loc să nu spun nimic pînă nu apuc să am o discuţie cu preşedintele.” Potrivit memoriilor lui Hoover din 1952, a aşteptat pînă în septembrie, cînd şi el, şi Coolidge s-au întors la Washington, deşi alte surse afirmă că s-au întîlnit mai devreme. Cînd în sfîrşit s-a întîmplat asta, Hoover, care încerca să se lămurească şi poate să obţină un soi de binecuvîntare, l-a întrebat pe Coolidge dacă crede că ar trebui să candideze el. La care Coolidge a răspuns doar atît: „De ce nu?”.

În cazul în care Coolidge spera în taină că partidul lui îl va implora să nu renunţe, nu s-a întîmplat asta, iar dacă a fost deranjat de acest lucru, nu a arătat-o niciodată. Tot ce se poate spune este că a refuzat să-l susţină pe Hoover sau pe orice alt candidat pe motiv că oamenii ar trebui să hotărască singuri. În plus, imediat după asta a părut după mult timp mai relaxat şi chiar mai prietenos.

În mai puţin de două zile îşi permitea fericit să fie primit în rîndul indienilor sioux ca şef de trib onorific, cu numele Womblee Tokaha sau Vulturul Călăuzitor. Pentru această ceremonie a primit în dar o coroană mare de pene, cu care s-a împopoţonat mîndru ca să stea de poză. Arăta ridicol, dar şi cumva simpatic. Americanilor le-a plăcut la nebunie.

Coolidge era într-o dispoziţie aşa de bună, încît peste cinci zile a parcurs aproape 40 de kilometri pe un teren dificil pînă într-un colţ uitat de lume ca să inaugureze un proiect aparent nesăbuit în numele unuia dintre cei mai încăpăţînaţi oameni din secolul XX. Proiectul se numea Muntele Rushmore. Iar omul cu pricina era Gutzon Borglum.

Muntele Rushmore era un masiv de granit aflat aşa de departe de cărările bătute, încît nimeni nu îl remarcase pînă în 1885, cînd un anume Charles Rushmore din New York s-a întîmplat să treacă pe acolo călare şi l-a botezat cu numele lui. Ideea unui măreţ monument sculptat care să înfăţişeze portretele a patru preşedinţi a fost sugerată de un istoric din acest stat, Doane Robinson, în dorinţa de a atrage turişti în zonă. Avea să fie, potrivit descrierii pompoase a revistei *Time*, „cea mai mare sculptură făurită vreodată în era creştină”. Ideea era, ca să nu spunem mai mult, excentrică. Proiectul nu avea o sursă sigură de finanţare şi absolut nici un fel de susţinere din partea guvernului. Nu exista nici o certitudine că va putea cineva să sculpteze un versant de munte, plus că era imposibil de ajuns acolo pe şosea, ceea ce însemna că oricum oamenilor avea să le fie foarte greu să-l vadă.

Un singur om de pe lumea asta avea priceperea şi experienţa necesare pentru a realiza proiectul, dar acesta era şi unul dintre cei mai irascibili, mai exaltaţi şi mai exasperanţi indivizi care au pus vreodată mîna pe un ciocan pneumatic. Şi, după cum s-a dovedit, a fost omul cel mai potrivit pentru asta.

În vara anului 1927, Gutzon Borglum avea 61 de ani. Aproape toate amănuntele legate de viaţa sa trebuie tratate cu o anumită precauţie deoarece lui Borglum îi plăcea să le modifice odată cu trecerea timpului. Din cînd în cînd afirma că s-a născut în alt an sau în altă lună şi adesea îşi asuma meritul pentru nişte lucruri pe care nu le făcuse de fapt. În biografia lui din *Who’s Who* a afirmat că este inginer aeronautic. Nu era. Deşi se născuse în Idaho, la Marele Lac al Ursului, în 1867, declara uneori, fără vreun motiv aparent, că este din California. A dat două nume de femei care i-ar fi fost mamă, deşi aici avea cumva dreptate. Tatăl lui, un mormon de origine daneză, se însurase cu două surori. Una dintre ele l-a născut pe Borglum, dar apoi a abandonat familia, iar cealaltă soră l-a crescut ca pe copilul ei. Voinic şi cu un temperament vulcanic, era mereu pus pe harţă. „Viaţa mea”, medita el la un moment dat, „a fost un război cu un singur participant”.

Borglum a crescut mai ales în Nebraska. În tinereţe, a lucrat ca mecanic şi ucenic al unui litograf, dar apoi s-a hotărît să se dedice artei. A luat lecţii de la o femeie din Los Angeles pe nume Lisa Putnam, cu care s-a şi însurat pînă la urmă, cu toate că era cu 18 ani mai în vîrstă decît el. S-au mutat amîndoi la Paris, unde Borglum a studiat sculptura (fiindu-i elev şi lui Auguste Rodin). Borglum a trăit în Europa 11 ani, după care şi-a părăsit soţia şi s-a întors în Statele Unite, unde s-a impus rapid ca sculptor.

În timpul Primului Război Mondial şi, evident, din senin, Borglum a devenit obsedat de ineficienţa industriei aeronautice. Fără să fie încurajat sau autorizat de nimeni, a făcut inspecţii la mai multe fabrici, în timpul cărora chiar a descoperit unele deficienţe semnificative. Preşedintele Woodrow Wilson i-a cerut să scrie un raport, iar datorită acestuia Borglum a obţinut un birou în clădirea Ministerului Apărării din Washington, DC. Pînă la urmă Borglum a devenit aşa de nesuferit, încît Wilson l-a demis, chiar dacă, de fapt, nu avea nici o funcţie din care să fie demis.

Cînd s-a sfîrşit războiul, Borglum le-a convins pe membrele organizaţiei United Daughters of the Confederacy să-l lase să sculpteze o scenă înaltă de 120 de metri şi lungă de vreo 400 de metri pe versantul masivului Stone Mountain, de lîngă Atlanta, închinat eroismului şi curajului Confederaţiei. Stone Mountain avea anumite rezonanţe. Aici a fost refăcută organizaţia Ku Klux Klan în 1915. Borglum a fost şi el o vreme membru al acesteia. Cu sprijin financiar din partea United Daughters, Borglum a făcut o mulţime de pregătiri, dar pînă la urmă s-a certat cu femeile şi şi-a luat brusc tălpăşiţa în 1925, lăsînd în urmă teancuri de schiţe interesante şi facturi neplătite. Organizaţia l-a dat în judecată pentru vandalism şi furt, dar Borglum era deja în Dakota de Sud, unde îl invitase Doane Robinson ca să arunce o privire la Rushmore.

Pentru Borglum, a fost dragoste la prima vedere. Rushmore avea un profil nobil şi o suprafaţă durabilă. Geologii estimau că se va eroda într-un ritm nu mai mare de 2,5 centimetri la o sută de mii de ani. De fapt, această estimare s-a dovedit a fi doar parţial conformă cu realitatea; Borglum avea să fie nevoit să-şi folosească foarte mult ingeniozitatea şi adaptabilitatea ca să-şi împlinească visul.

Bugetul a fost stabilit la 400 000 de dolari, ceea ce includea şi un comision de 78 000 de dolari pentru Borglum. Pe lîngă sculptura în sine, Borglum se mai gîndea şi la o monumentală „Sală a Scriptelor" săpată în spatele capetelor preşedinţilor, la care să se poată ajunge de jos pe nişte

trepte maiestuoase. Aceasta avea să găzduiască Declaraţia de Independenţă şi Constituţia.

Sculptarea unui versant de munte ţinea mai mult de inginerie şi pirotehnică decît de cioplire artistică. Majoritatea trăsăturilor au fost sculptate în stîncă prin magia dinamitei. Chiar şi cele mai delicate operaţiuni de finisare au fost realizate cu burghie pneumatice. Era o ambiţie de proporţii uluitoare. Cele patru chipuri care îl întîmpină astăzi pe turist au fiecare circa 18 metri înălţime. Gurile au cinci metri şi jumătate, nasurile şase metri. În fiecare orbită ar intra lejer, de-a lungul, o maşină întreagă.

Riscul ca o explozie calculată greşit să-l transforme pe vreunul dintre preşedinţi într-un sfinx fără nas alimenta interesul faţă de acest proiect, iar faptul că Borglum arăta şi se comporta ca şi cum i-ar fi lipsit măcar o doagă şi că mereu era greu de lucrat cu el a atras constant atenţia presei. De fapt, s-au mai făcut şi greşeli. În nasul lui Jefferson a apărut o fisură care nu prevestea nimic bun, aşa că faţa a trebuit să fie „rearanjată” în alt unghi şi săpată cu cîţiva metri mai adînc în stîncă. Una dintre cele mai mari provocări a fost să se găsească suficiente porţiuni de piatră bună. Orientarea celor patru capete – fiecare privind în altă direcţie, cu Jefferson pitit aproape diabolic în spatele lui Washington – a fost dictată de porţiunile cu piatră în care se putea lucra. Cea mai mare parte a feţei lui Washington este cu vreo nouă metri mai în adîncime faţă de suprafaţa iniţială a muntelui. Faţa lui Jefferson este săpată de două ori mai adînc. În total, Borglum şi muncitorii lui au înlăturat 400 000 de tone de piatră pentru a crea această compoziţie eroică.

Problema cea mai mare era finanţarea. Legislativul strîns la pungă al Dakotei de Sud nu a vrut să dea nici un bănuţ pentru acest proiect. Nici sursele private de finanţare nu s-au dovedit a fi cu mult mai generoase. Din cauza asta, lucrările erau întrerupte adesea. Pînă la urmă, cea mai mare parte a costurilor au fost suportate de guvernul federal, însă chiar şi aşa lucrarea a fost terminată după 14 ani, durînd aproape de două ori mai mult decît ar fi fost necesar. Printre cei care au donat bani s-a numărat şi Charles Rushmore, care era acum un avocat bogat la New York; el a trimis 5 000 de dolari.

Drept subiecţi, Borglum a optat pentru Washington, Jefferson, Lincoln şi – spre consternarea multora – Theodore Roosevelt, care a fost ales, se pare, nu pentru măreţia lui, ci pentru că el şi Borglum fuseseră cîndva prieteni.

În ziua cînd au fost demarate lucrările, toate acestea erau încă departe. Acum abia se construia un drum, dar mai era cale lungă, ceea ce însemna că publicul, care număra cam 1 500 de persoane, a fost nevoit să urce pe jos vreo trei kilometri pe o potecă abruptă ca să participe la ceremonie. Preşedintele Coolidge a parcurs această porţiune de drum călare. Era îmbrăcat la costum, dar îşi pusese pălăria şi cizmele de cowboy. Cînd a ajuns, domnul Coolidge i-a impresionat pe toţi cei prezenţi bînd apă dintr-un căuş folosit de toată lumea. Ca parte a ceremoniilor, inginerii instalaseră explozibili la rădăcina unor copaci înşiraţi pe traseul pe care venea el şi l-au întîmpinat cu 21 de salve de salut. S-au ţinut discursuri şi s-a înălţat un steag, iar apoi Borglum a fost coborît în coardă pe faţa muntelui Rushmore, unde a dat nişte găuri cu un burghiu pneumatic. Nu s-a văzut mare lucru din ce a făcut Borglum acolo, dar a reprezentat simbolic începutul lucrărilor şi toată lumea a plecat mulţumită.

Borglum şi Coolidge s-au înţeles de minune. Borglum intenţiona să cioplească sub capetele preşedinţilor şi o uriaşă inscripţie, intitulată „Antablamentul", care să cuprindă în 500 de cuvinte toată istoria Statelor Unite, săpată cu litere atît de mari, încît să se poată citi şi de la cinci kilometri distanţă. La ceremonia de inaugurare a lucrărilor, Borglum, dintr-un impuls de moment, i-a sugerat lui Coolidge să redacteze textul respectiv, iar acesta a acceptat cu un entuziasm care nu îi stătea în fire.

Coolidge a investit mult timp şi efort în această sarcină în următoarele luni, dar, cînd în sfîrşit a trimis textele pe care le compusese, s-a dovedit că acestea, cu toată jena, nu puteau fi folosite. Majoritatea semănau mai mult cu nişte schiţe şcolăreşti decît cu nişte texte bine chibzuite. Iată ce spunea Coolidge despre Constituţie: „Constituţia – carta uniunii perpetue a oamenilor liberi din state suverane care constituie o guvernare cu puteri limitate – sub conducerea unui preşedinte, a unui Congres şi a unei justiţii independente, însărcinate cu garantarea securităţii pentru toţi cetăţenii, pentru ca aceştia să se bucure de libertate, egalitate şi dreptate în temeiul legii". S-a renunţat tacit la propunerea de a realiza Antablamentul, spre extrema iritare a lui Coolidge. Dar în vara anului 1927 şi astea erau încă departe, iar preşedintele şi Borglum s-au despărţit prieteni.

Cînd Coolidge s-a întors la cabana de vînătoare, îl aştepta pe birou un apel la clemenţă pentru Sacco şi Vanzetti. L-a ignorat.

Turneul lui Charles Lindbergh continua. Pe 10 august, a zburat la Detroit, unde Henry şi Edsel Ford s-au rupt puţin de proiectarea şi testarea noului Model A ca să dea o tură cu *Spirit of St. Louis* – onoare de care puţini se bucurau. Deşi compania lui Ford fabrica avioane, nici Henry, nici Edsel nu mai călcaseră în vreunul pînă atunci. Pentru că nu existau scaune pentru pasageri, şi Henry Ford, ca toţi ceilalţi pasageri, a trebuit să se aşeze pe braţul scaunului lui Lindbergh, cumva ghemuit. Cînd s-a întors la sol, Henry, umflîndu-se în pene, s-a lăudat că el „manevrase manşa” o vreme. Întrebat de reporteri cum merge treaba cu maşina cea nouă şi secretă, Edsel a spus că lucrurile merg aşa de bine, încît maşina este gata să intre în producţie. Nu este limpede dacă era optimist sau îşi făcea iluzii, dar, oricum, se înşela. Producţia avea să înceapă abia peste cîteva luni.

După o zi de pauză la Detroit, pe care şi-a petrecut-o în cea mai mare parte cu mama lui, Lindbergh şi-a continuat drumul spre vest, trecînd prin Michigan şi ajungînd în Illinois pe 13 august. Printre cei care au ieşit să-l vadă trecînd şi poate chiar s-au alăturat mulţimilor strînse în Benton Harbor, unde Lindbergh a făcut o scurtă escală, se poate să fi fost şi Wayne B. Wheeler, şeful Ligii Antialcoolice, soţia lui şi tatăl ei, care erau în vacanţă împreună la căsuţa familiei Wheeler de la Little Sable Point, pe malul lacului Michigan.

Ceea ce ştim este că în seara aceea, în vreme ce doamna Wheeler voia să se apuce de pregătit cina în căsuţa de vacanţă, soba ei cu ulei a explodat cînd a încercat s-o aprindă şi femeia a fost împroşcată din cap pînă în picioare cu ulei aprins. Tatăl doamnei Wheeler, care avea 81 de ani, a venit în fugă din camera alăturată şi, văzîndu-şi fata cuprinsă de flăcări, a făcut atac de cord. Wayne Wheeler, care se odihnea la etaj, a venit şi el imediat. A stins flăcările cu o pătură şi a chemat o ambulanţă, dar soţia lui suferise arsuri prea grave şi a murit la spital în cursul nopţii. Şocul provocat de această întîmplare a fost mai mult decît a putut suporta Wheeler. La trei săptămîni după aceea, a suferit şi el un atac de cord care i-a fost fatal.

După moartea lui Wheeler, Prohibiţia şi-a pierdut nu doar principalul om care strîngea fonduri, ci şi spiritul şi avîntul. În mai puţin de trei ani, Liga Antialcoolică avea să fie aşa de strîmtorată, încît filiala sa din Washington urma să renunţe pînă şi la abonamentul la ziar. În mai puţin de şase ani, Prohibiţia îşi dădea duhul.

Pe 18 august, la Cleveland, Ohio, a avut loc un eveniment mai important decît a realizat cineva la vremea aceea, atît din punct de vedere simbolic, cît şi practic; asta s-a întîmplat atunci cînd a fost montată la locul ei şi ultima bucată a cadrului de oţel al uriaşului Union Terminal. Nu se mai construise niciodată aşa ceva. Pe lîngă o gară nouă-nouţă, complexul încorpora un hotel, un oficiu poştal, un magazin universal, diferite alte magazine, restaurante şi o clădire de birouri de 52 de etaje, cea mai înaltă clădire ridicată în America în anul acela (şi a doua ca înălţime din toată lumea pînă ce s-a construit Chrysler Building). Toate părţile componente ale acestui proiect erau fizic interconectate, ceva ce nu se mai realizase niciodată.

Union Terminal nu era remarcabilă numai în sine, ci şi datorită celor care au construit-o. Dezvoltatorii erau fraţii Oris şi Mantis Van Sweringen. Dintre toţi titanii afacerilor care au activat pe scena americană între 1910 şi 1930, nici unul nu a fost mai extraordinar ca aceştia şi nici unul nu a căzut mai mult în uitare. Născuţi într-o familie de condiţie modestă şi cu probleme din Cleveland – tatăl lor era un alcoolic care rareori muncea –, au început ca mici dezvoltatori, dar au muncit din greu şi şi-au diversificat activitatea şi în alte domenii pînă cînd, în anii ’20, au ajuns să se numere printre cei mai bogaţi oameni din America. Dar erau şi, de departe, printre cei mai ciudaţi.

Nimeni nu ştia care este sursa prenumelor lor ieşite din comun. Era evident că părinţilor lor le plăcuseră sunetele respective şi născociseră nişte nume din ele. Cei doi fraţi erau palizi, mărunţei de statură şi nedespărţiţi. Cum spunea biograful lor, erau „aproape complet dependenţi unul de altul”. Locuiau într-un conac cu 54 de camere, dar dormeau unul lîngă altul, în două paturi aflate în dormitorul principal. Nu fumau, nu puneau strop de alcool în gură şi nu îşi pierdeau nopţile. Erau de o timiditate aproape patologică. Nu luau parte la viaţa publică şi se fereau să fie fotografiaţi. Nu şi-au botezat nici unul dintre proiecte după numele lor. Nu au participat la ceremonia de la Union Terminal pe 18 august şi nici la dineul care a urmat.

Oris era cu trei ani mai mare decît Mantis şi gestiona practic afacerile, în timp ce Mantis îi gestiona viaţa – îi făcea bagajele, avea grijă să nu-i lipsească banii de cheltuială, îi amintea la ce întîlniri trebuie să participe. Oris dormea foarte mult; la el norma era de 12 ore pe noapte. Uneori Mantis mai călărea, dar în rest nici unul din ei nu pare să fi fost interesat de ceva în mod special. Nu plecau niciodată în concediu.

Domeniul lor, numit Daisy Hill, se întindea pe 477 de acri. Casa avea 80 de linii telefonice pentru ca ei să fie permanent în contact cu imperiul afacerilor lor. Printre celelalte camere din casă erau şi două sufragerii în care nu a călcat niciodată vreun musafir, o sală de fitness de care nu s-a atins nimeni şi 23 de dormitoare în care nu a rămas nici un vizitator. Cei doi fraţi nu aveau prieteni, cu toate că Mantis s-a înamorat pînă la urmă de o văduvă pe nume Mary Snow şi a avut o relaţie frumoasă cu ea, pe care a ascuns-o oarecum faţă de Oris. Un cîmp de pe domeniul lor era folosit uneori pentru meciuri de polo, iar şi mai rar ca pistă de aterizare. Potrivit biografului celor doi fraţi, Herbert H. Harwood Jr., Charles Lindbergh a aterizat acolo o dată şi l-a luat pe Mantis la o tură cu avionul în timp ce Oris a rămas la sol, făcîndu-şi o mie de griji, dar Harwood nu a precizat cînd s-a întîmplat asta. Era în vara anului 1927.

Dacă Mantis nu a inventat preluarea unei firme cu capital împrumutat, a devenit în schimb unul dintre primii săi mari maeştri. În esenţă, cei doi fraţi împrumutau sume mari de bani ca să achiziţioneze o companie, apoi utilizau firmele pe care le aveau deja ca garanţie pentru a împrumuta şi a achiziţiona altele. Afacerea lor consta într-o reţea încîlcită de proprietăţi interconectate, care la sfîrşitul anilor ’20 avea 275 de filiale. Aveau aşa de multe companii, încît se chinuiau să inventeze nume originale pentru toate, aşa încît, de pildă, deţineau o Cleveland Terminals Building Company, o Terminal Building Company şi o Terminal Hotels Company. Au cumpărat Nickel Plate Railroad cu 8,5 milioane de dolari, dar nu au investit decît 355 000 de dolari din banii lor – şi ăştia împrumutaţi de la Guardian Bank of Cleveland (care pînă la urmă a dat faliment fără să primească nici un bănuţ înapoi). Construiseră acest colos cu o investiţie personală de nici 20 de milioane de dolari, aproape toţi împrumutaţi. Nimeni nu se pricepea mai bine ca fraţii Van Sweringen să facă achiziţii prin împrumut.

Totuşi, adevărata pasiune a lui Mantis erau căile ferate. Acest domeniu era incredibil de fragmentat: în 1920, în America erau aproape 1 100 de companii feroviare. Multe linii ferate erau practic în pustietate şi nu acopereau distanţe prea mari, fie pentru că orăşelele sau industriile de pe traseul lor nu s-au mai dezvoltat conform aşteptărilor, fie deoarece constructorii iniţiali nu au reuşit să extindă liniile pînă la principalele metropole. Lake Erie & Western acoperea distanţa dintre Sandusky, Ohio, şi Peoria, Illinois; Pere Marquette se învîrtea bezmetic prin nordul Vestului Mijlociu, de parcă tot căuta un lucru pe care îl rătăcise. Aceste companii

feroviare uitate de lume – „orfane”, cum le spuneau cei de meserie – erau în general destul de uşor de cumpărat şi fraţii Van Sweringen făceau asta cu entuziasm. Le plăcea la nebunie să cumpere căi ferate.

În mai puţin de opt ani cei doi construiseră al treilea cel mai mare imperiu feroviar din ţară. În 1927 controlau aproape 50 000 de kilometri de şine, cam 11% din totalul la nivel naţional, pe rute care se întindeau de la Oceanul Atlantic pînă la Salt Lake City. Odată cu acestea, au achiziţionat şi depozite, feriboturi şi complexul hotelier Greenbrier din Virginia de Vest. În perioada lor de vîrf, aveau 100 000 de angajaţi şi active în valoare de două-trei miliarde de dolari. Averea lor personală era estimată la aproximativ 100 de milioane de dolari – deşi cu zece ani înainte nu aveau aproape nimic.

În vreme ce îşi construiau imperiul, schimbau şi lumea – discret, dar semnificativ. Într-un loc numit Turkey Ridge, în apropiere de Cleveland, au construit de la zero un orăşel nou-nouţ, pe care l-au botezat Shaker Heights. Acesta a fost primul oraş planificat din America, iar astfel a devenit modelul după care s-au construit aproape toate celelalte suburbii. Cam la fel, şi complexul Union Terminal prefigura mallul american modern.

Din păcate, imperiul lor era în esenţă un triunghi răsturnat. Dacă o parte a sa aflată la bază ceda, se năruia toată şandramaua – şi chiar asta s-a întîmplat. Deşi la vremea aceea nu aveau de unde să ştie, finalizarea complexului Union Terminal de pe 18 august era, din toate punctele de vedere, apogeul carierei lor.

Atunci cînd a început Marea Depresiune, ei erau extrem de expuşi. Aproape toţi banii lor erau băgaţi în căi ferate şi imobiliare – două dintre cele mai vulnerabile domenii în care puteai investi – şi acestea erau oricum întinse la maximum. Cumpăraseră acţiunile companiei Missouri Pacific cu 101 dolari, dar la începutul anilor ’30 se vindeau cu 1,50 dolari bucata. Nu au fost capabili să plătească obligaţiunile la termen sau dobînda la banii împrumutaţi. Missouri Pacific şi Chicago & Eastern Illinois au dat faliment, tîrînd tot eşafodajul precar după ele în prăpastie.

În cele din urmă, nimeni nu a personificat mai bine nechibzuinţa şi grandomania anilor ’20 decît fraţii Van Sweringen. Stresul şi dezamăgirea i-au venit de hac lui Mantis, care a murit de stop cardiac în 1935, la vîrsta de 54 de ani. Oris a stat alături de el în ultimele 90 de minute din viaţa sa. Mantis era conştient, dar nu au schimbat nici o vorbă. Averea lui Mantis a fost evaluată la 3 067,85 dolari, din care jumătate o reprezentau şapte cai.

Pierdut fără fratele său, Oris a murit şi el peste 11 luni şi zece zile tot de stop cardiac. Averea lui valora şi mai puţin decît a fratelui său.

Au fost îngropaţi într-un mormînt comun, în cimitirul Lake View din Cleveland. Pe piatra funerară sînt gravate numele lor, datele naşterii şi ale morţii şi dedesubt un singur cuvînt: „Fraţi”.

Capitolul 22

Zborurile peste Atlantic încununate de succes ale avioanelor *America*, *Columbia* şi *Spirit of St. Louis* au avut un efect galvanizant – deşi nu mereu complet realist – asupra aşteptărilor privind viitorul aviaţiei.

Aproape instantaneu oamenii au început să viseze la tot felul de aplicaţii practice ale faptelor eroice din vara aceea. La Paris, Charles Levine a atras pentru scurt timp atenţia reporterilor anunţînd că va lansa un serviciu regulat de transport aerian pentru pasageri între America şi Europa şi că va investi în această afacere două milioane de dolari din buzunarul lui. Nu a explicat cum avea să-i transporte pe pasageri în siguranţă în ambele direcţii cînd încă nu exista nici un avion capabil să traverseze oceanul spre vest. Ca atîtea alte planuri ale lui Levine, şi acesta a fost curînd dat uitării.

Edward R. Armstrong, un inginer de origine canadiană, a abordat problema din direcţia opusă. În loc să încerce să crească autonomia şi capacitatea de încărcare ale avioanelor, ideea lui era să scurteze distanţele pe care trebuiau să le parcurgă acestea construind o serie de piste de aterizare plutitoare – în total opt – la intervale de 560 de kilometri de-a latul Atlanticului. Aceste „hidrodromuri” ar fi avut fiecare o lungime de 335 de metri şi o greutate de 50 000 de tone, fiind ancorate de fundul oceanului cu nişte cabluri de oţel. Pe toate ar fi fost restaurante, magazine de cadouri, baruri şi balcoane. Unele urmau să aibă şi hoteluri. Fiecare platformă ar fi costat şase milioane de dolari. O călătorie de la New York pînă la Londra, calcula Armstrong, putea dura cam 30 de ore.

Armstrong a înfiinţat Armstrong Seadrome Development Company în 1927 şi, încetul cu încetul, şi-a făcut rost de finanţare. Pe 22 octombrie 1929, a anunţat că plănuieşte să înceapă lucrările în 60 de zile. Din păcate, s-a nimerit să fie tocmai săptămîna în care s-a prăbuşit bursa şi sursele lui de finanţare s-au evaporat. Armstrong a mai încercat ani de-a rîndul să-şi lanseze proiectul, scăzînd numărul platformelor la cinci şi apoi la trei, pe măsură ce avioanele deveneau tot mai puternice. Pînă la urmă, evident, nu a mai fost nevoie de ele şi visul lui nu s-a mai materializat niciodată, dar

hidrodromurile sale au fost sursa de inspiraţie pentru platformele petroliere maritime moderne. Armstrong a murit în 1955.

În anii ’20 două milioane de oameni traversau anual Atlanticul cu vaporul, aşa că exista o uriaşă piaţă potenţială pentru pasagerii transporturilor aeriene. Din perspectiva omului modern, mereu presat de timp, traversarea oceanului pare fascinantă şi romantică, dar aceasta dura foarte mult timp, era neplăcută pe vreme rea şi uneori foarte periculoasă. Ceaţa era un pericol frecvent şi foarte temut pe vremea cînd încă nu se inventase radarul. Majoritatea vapoarelor au fost cît pe ce să se ciocnească de foarte multe ori. „Asta se întîmpla în vestul oceanului mult mai des decît aflau pasagerii”, scrie John Maxtone-Graham în *The Only Way to Cross*. Se produceau coliziuni destul de frecvent. Pe 15 iulie 1927, tocmai cînd prin apropiere trecea *Leviathan*, care ducea acasă pe Byrd şi echipa lui, pachebotul *Veendam* al companiei Holland America a lovit – sau mai degrabă a trecut prin – un cargobot norvegian, *Sagaland*, nu departe de Nantucket, la 4.40 dimineaţa. *Sagaland* s-a scufundat rapid, murind şi un om. *Veendam* nu a fost avariat grav şi nimeni de la bord nu a fost rănit. Cu toate acestea, acest incident a reamintit cît de periculoasă poate fi o călătorie pe ocean, căci vasele se ciocneau chiar şi pe vreme bună.

Din toate aceste motive, scurtarea chiar şi cu o zi a traversării oceanului era o perspectivă ademenitoare, ceea ce explică de ce, pe 1 august, Clarence Chamberlin a acceptat o invitaţie din partea United States Lines şi a urcat din nou la bordul *Leviathanului* cu intenţia de a încerca să decoleze cu un avion de pe puntea superioară. Fusese improvizată o pistă şubredă, lungă de 35 de metri, pentru a facilita lansarea, dar nimeni nu ştia dacă va fi suficientă. Nici un avion nu mai decolase vreodată de pe o navă aflată în largul mării şi pînă şi Chamberlin credea că are foarte puţine şanse de reuşită. Cu puţin timp înainte de decolare, cineva l-a întrebat dacă ştie să înoate. Rînjind strîmb, Chamberlin a recunoscut că nu ştie.

Din fericire, nici nu a fost nevoie. Într-un interval de acalmie dintre două furtuni, Chamberlin a urcat într-un biplan Fokker şi a ţîşnit pe pista scîrţîitoare, plonjînd în gol cu suficientă viteză şi portanţă ca să rămînă în aer. A dat ocol vaporului, a făcut cu mîna şi s-a îndreptat spre Teterboro, New Jersey, unde a livrat 900 de scrisori şi colete poştale şi a stat timid să i se facă poze. Inspiraţi de exemplul lui Chamberlin, proprietarii noii nave de pasageri *Île-de-France*, lansată chiar în anul acela, au instalat o catapultă capabilă să lanseze în aer un avion cu şase pasageri de pe o pistă mai scurtă,

iar timp de cîţiva ani pasagerii mai curajoşi, bogaţi şi grăbiţi puteau ajunge la ţărm cu vreo zi mai devreme decît ceilalţi.

La începutul lui august, Charles Lindbergh se apropia de sfîrşitul celei de-a doua săptămîni a lungului său turneu prin America. Pînă în momentul acela avusese o singură problemă, dar destul de serioasă. După Boston plecase mai departe, spre Portland, Maine, dar nu putuse ateriza din cauza ceţii. A zburat în cerc vreo două ore, dar apoi, pentru că i se cam termina combustibilul, a trebuit să caute un loc unde să aterizeze în siguranţă. S-a separat de un avion care îl escorta şi a aterizat forţat în Old Orchard Beach, Maine. Din fericire, un bărbat pe nume Harry Jones le oferea turiştilor de pe plajă zboruri de agrement – este posibil să-i fi spus cineva despre asta lui Lindbergh înainte să decoleze, pentru orice eventualitate – şi Jones avea un hangar cu scule, lăsîndu-l bucuros pe Lindbergh să-l folosească.

Aproape instantaneu s-au strîns o mulţime de gură-cască, imediat ce s-a dus vorba că Lindy aterizase pe plajă. Oamenii se apropiau de hangar şi îl priveau lucrînd. „Nu s-a uitat deloc la mulţime şi nici nu a dat semne că se ştie privit”, scria o tînără pe nume Elise White, care a fost de faţă. Pînă ce a terminat Lindbergh de meşterit la avionul lui, se strînseseră aşa de mulţi oameni, că a avut nevoie de un megafon ca să li se adreseze. I-a rugat să facă loc ca să poată pleca, dar ei s-au îmbulzit şi mai tare, ca să vadă avionul mai de aproape, „şi el a aruncat megafonul, dezgustat”, povestea domnişoara White, uşor surprinsă. Charles Lindbergh nu era deloc aşa cum citiseră.

Nu e greu de înţeles frustrarea lui Lindbergh. Avionul lui era un instrument sensibil şi era tot timpul îngrijorat să nu-l strice vreun gură-cască mai neghiob. Fireşte că Lindbergh se oripila cînd vedea că oamenii pun mîna pe avionul lui, că se reazemă de el sau că trag de părţile mobile. Acum efectiv a fugit de ei. Cînd lumea a început să se îmbulzească, el a urcat în avion în doi timpi şi trei mişcări şi a pornit pe plajă, sperînd că oamenii or să se dea la o parte din calea lui. Din fericire, i-au făcut loc. Lindbergh a rulat pînă la celălalt capăt al plajei, a virat împotriva vîntului şi a accelerat. „A rulat lin pe nisip şi aproape imediat – după numai o sută de metri – s-a desprins de sol”, scria domnişoara White. „S-a înclinat, a cotit prin înclinare şi s-a întors, trecînd la joasă înălţime pe deasupra plajei, apoi s-a înălţat ca o pasăre argintie pe fundalul cerului albastru.” 30 de minute mai tîrziu era în

Portland, dînd piept cu alte hoarde de oameni a căror dorinţă supremă era să se îngrămădească în jurul lui şi al avionului său iubit.

Este imposibil de imaginat cum trebuie să-i fi fost lui Charles Lindbergh în vara aceea. Din clipa în care pleca din cameră, dimineaţa, era încontinuu atins, înghiontit, înnebunit. Fiecare om de pe lumea asta ce reuşea să ajungă îndeajuns de aproape de el voia să-i strîngă mîna ori să-l bată cu palma pe spate. Nu mai avea deloc viaţă privată. Cămăşile pe care le trimitea la spălătorie nu mai ajungeau niciodată înapoi. În bucătării era bătaie pe oasele de pui şi şerveţelele lăsate pe farfuria din care mîncase. Nu putea nici măcar să iasă la plimbare ori să intre într-o bancă sau într-o farmacie. Dacă intra într-o toaletă, se ţineau şi alţii după coada lui. Cecurile scrise de el nu erau încasate aproape niciodată; cei care le primeau preferau să le pună în ramă. Nimic în viaţa lui nu era normal şi nici nu erau şanse ca asta să se mai îndrepte vreodată. După cum descoperea Lindbergh, era mult mai amuzant să devii celebru decît să fii celebru.

În turneul său avea 69 de opriri unde rămînea peste noapte şi 13 escale scurte, locuri în care Lindbergh rămînea doar cît să salute oficialităţile şi să spună cîteva cuvinte, dar fără să piardă vremea prea mult. De asemenea, la cerere, a mai zburat pe deasupra altor cîteva zeci de orăşele, dar numai dacă erau de acord să scrie cu vopsea numele localităţii pe un acoperiş, ca să fie şi spre folosul altor aviatori. Deasupra comunităţilor unde nu putea ateriza arunca manifeste pe care scria:

> Salutări. Din cauza timpului limitat şi a turneului foarte lung prin Statele Unite în care mă aflu acum pentru a stimula interesul populaţiei faţă de aeronautică, *Spirit of St. Louis* nu poate ateriza în oraşul dumneavoastră. Totuşi, vă trimit acest mesaj lansat din aer prin care ne exprimăm sincera apreciere pentru interesul dumneavoastră faţă de acest turneu şi faţă de promovarea şi dezvoltarea aeronautică comercială în Statele Unite.

După care îi îndemna pe toţi cetăţenii, cu titlul de urgenţă naţională, să contribuie la „înfiinţarea unor aeroporturi şi a altor asemenea infrastructuri”, pentru ca Statele Unite să-şi poată ocupa „locul care i se cuvine”, cel de lider mondial în domeniul aviaţiei comerciale.

De la bun început a fost întîmpinat peste tot de o organizare haotică. Privitorii entuziasmaţi şi chiar şi membrii comitetelor oficiale de întîmpinare tindeau să alerge înaintea avionului în timp ce acesta încă rula pe pistă. Asta îl scotea din minţi pe Lindbergh. Odată văzuse un om tăiat în

două de o elice care se învîrtea. Pentru că nu avea vizibilitate spre înainte, de fiecare dată ateriza literalmente orbeşte. Cel puţin de două ori – în Kansas City şi în Portland, Oregon – nu a putut ateriza la destinaţie din cauza mulţimilor de pe pistă, fiind nevoit să coboare pe vreun ogor din apropiere. În alte locuri, bateriile de tunuri care trăgeau salve de salut în onoarea sa scoteau nori de fum ce îi diminuau şi mai mult vizibilitatea. Una peste alta, avea de înfruntat mai multe pericole zburînd prin America decît întîmpinase în timpul zborului său spre Paris.

Ca să se respecte programul, Lindbergh era adesea purtat în viteză cu maşina pe ruta paradei, lucru care îi dezamăgea pe spectatori şi îl alarma pe Lindbergh, pentru că şi aici privitorii tindeau să intre pe carosabil ca să vadă mai bine.

O zi tipică pentru Lindbergh a fost vizita lui la Springfield, Illinois, de pe 15 august, unde a ajuns imediat după prînz, venind de la Chicago via Mooseheart, Aurora, Joliet şi Peoria. În intervalul de o oră şi 40 de minute cît a fost la sol în Springfield, Lindbergh a făcut următoarele lucruri: a ţinut un scurt discurs pe aerodrom, le-a fost prezentat unui număr de aproximativ o sută de oficialităţi, a fost invitat să admire şi să treacă în revistă Unitatea 106 Cavalerie din Illinois şi urcat într-o decapotabilă cu care a gonit opt kilometri pe lîngă 50 000 de oameni care fluturau steaguri, a depus o coroană la mormîntul lui Abraham Lincoln şi a fost dus la arsenalul din localitate, unde i s-a dăruit un ceas de aur şi a fost copleşit cu o avalanşă de discursuri dezlînate şi sforăitoare. Iată o mostră din omagiul pompos pe care i l-a adus primarul J. Emil Smith:

> În vreme ce naviga prin argintul acelor zori de vară, stelele priveau cu o încîntare încremenită, văzînd un fiu al pămîntului călărind voiniceşte pe spinarea aerului, tovarăş al norilor, al vîntului şi al valului înspumat. Iar pe măsură ce se apropia de ţinta lui, soarele, marea şi imensele spaţii neîngrădite îl salutau ca pe un învingător şi îi cîntau: „Bravo!”.

Singurul lucru prin care escala la Springfield a diferit puţin de toate celelalte a fost că Lindbergh cunoştea foarte bine locurile: acesta fusese unul dintre aerodromurile cu care lucrase în perioada cînd livra poşta par avion. Ba chiar el fusese cel care alesese locul aerodromului cu nu mai mult de 15 luni în urmă.

În concluzie, primarul a anunţat că aveau să redenumească aerodromul „Lindbergh”, în onoarea lui – ironie care nu avea cum să-i fi scăpat tînărului

Charles de vreme ce cu numai un an înainte cetăţenii oraşului Springfield respinseseră cu un număr covîrşitor de voturi propunerea de a se construi aici un aerodrom decent. Dacă aveau cît de cît un aerodrom, asta se datora exclusiv camerei de comerţ din localitate, care a asigurat cea mai mare parte a fondurilor necesare pentru a oferi oraşului infrastructura de bază.

După festivităţi, Lindbergh a fost dus rapid înapoi la avionul care îl aştepta, trebuind să plece mai departe, spre St. Louis, unde a luat-o de la capăt cu prezentările, mulţimile şi încă un banchet, mai pe seară. Lindbergh era non-stop sub o asemenea presiune cînd era la sol, încît zborurile dintre oraşe i se păreau cea mai odihnitoare parte a turneului său, iar uneori introducea în itinerar cîte un ocol amplu numai ca să mai aibă parte de un pic de linişte. Atunci cînd putea – deasupra unor lacuri, de pildă, sau cînd terenul era plan –, zbura adesea la numai vreo patru-cinci metri altitudine, ceea ce intensifica senzaţia de viteză şi creştea adrenalina, dar îi reducea la zero marja de redresare dacă ceva nu mergea bine. Avea voie să-şi ia liber două zile pe săptămînă, care trebuie să fi fost o adevărată binecuvîntare pentru el, însă chiar şi atunci era departe de casă şi însoţit mereu de oameni pe care nu îi cunoştea.

Charles Levine era acum singurul dintre cei care traversaseră Atlanticul pe calea aerului ce mai rămăsese în Europa şi nu părea să dea semne că are de gînd să se întoarcă prea curînd acasă. Şi-a băgat nasul peste tot pînă ce s-a sfîrşit vara. S-a dus în Italia, unde s-a întîlnit cu papa şi a declarat că Mussolini este cel mai mare om de stat din toată lumea. Întorcîndu-se la Paris, a ajuns subiect de presă pentru că s-a luat la bătaie cu alt american undeva pe lîngă Operă. „Nu l-am mai văzut niciodată în viaţa mea, dar m-a insultat, aşa că m-am luat de el”, a zis Levine. „Pe vremuri am fost boxer”, a adăugat el cu subînţeles. Motivul acestui acces de furie nu a fost lămurit niciodată, dar se zvonea că era vorba despre o femeie.

Levine a mai anunţat că plănuieşte să zboare spre casă cu Maurice Drouhin, unul dintre cei doi piloţi francezi al căror record pentru anduranţă îl doborîseră Chamberlin şi Acosta în aprilie cu avionul lui Levine. Asta avea să fie o provocare foarte interesantă de vreme ce Drouhin nu ştia engleză şi Levine nu vorbea boabă de franceză. Levine a anunţat de mai multe ori nişte date la care ar fi fost planificată decolarea, dar toate s-au dus aşa cum au venit. Apoi, brusc, la sfîrşitul lui august, Levine şi-a luat avionul din hangarul de pe Le Bourget şi a decolat cu el. La cîteva ore după aceea,

funcţionarii de la aerodromul Croydon din Londra au văzut cu uimire avionul apropiindu-se într-un mod ce părea clar neregulat. *Columbia* era un avion celebru, aşa că l-au recunoscut de îndată, dar era evident că pilotul, oricine ar fi fost el, era fie incompetent, fie rănit. Asta i-a cam alarmat: Croydon era un aeroport aglomerat, cu zboruri de pasageri regulate spre Paris şi spre alte destinaţii, iar controlorii de trafic aerian nu aveau decît mijloace limitate de a alerta alte avioane să se ferească. *Columbia* a dat ocol aeroportului de patru ori, o dată fiind cît pe ce să se izbească de turnul de control.

În cele din urmă, cînd să aterizeze, a început coborîrea într-un unghi abrupt şi nepotrivit, izbindu-se aşa de tare de sol, încît a ricoşat înapoi în aer, după care s-a trîntit iarăşi greoi de pămînt, mai rulînd o vreme, pînă ce s-a oprit. Din el a ieşit Charles Levine, cu un rînjet pînă la urechi. Era prima dată cînd zburase singur. S-a aflat că parcursese cu 200 kilometri mai mult decît era nevoie ca să ajungă pînă acolo. Levine a zis că aşa îi venise lui chef, să zboare singur. Totuşi, la scurt timp după aceea, la Londra a ajuns vestea că Levine fugise chiar înainte să primească o citaţie de la Drouhin, care se plîngea cu amărăciune că acesta îi datora 80 000 de franci, adică tot salariul. Administratorul hangarelor de pe Le Bourget a declarat că nici el nu fusese plătit. Evident, Levine nu îi spusese nici soţiei că avea să o lase la Paris. (Căsnicia lor nu a mai durat mult după vara aceea.)

Ca să nu fie arestat, Levine a trebuit să-şi ia un angajament formal că niciodată, în nici un fel de circumstanţe, nu va încerca să mai survoleze teritoriul Marii Britanii. Însă Levine era de nestăpînit, căci peste doar cîteva zile a anunţat că plănuieşte un nou zbor transatlantic, de data asta cu plecare de pe aerodromul Cranwell din Lincolnshire, împreună cu căpitanul Walter Hinchliffe, un pilot cu experienţă al Imperial Airways. În zilele care au urmat, Levine s-a contrazis încontinuu – ba că el şi Hinchliffe aveau să zboare către America spre vest, peste Atlantic, ba că se vor îndrepta către est, traversînd Asia şi nordul Pacificului. Pînă la urmă, nu s-au mai dus nicăieri şi ziarele şi-au pierdut interesul faţă de amîndoi.

Pînă la urmă Drouhin şi-a primit o parte din bani, dar nu s-a bucurat prea mult timp de ei. A murit în anul următor, într-un accident de avion, în timpul unui zbor de probă, la Orly. Nici lui Hinchliffe nu i-a mers mai bine. A dispărut cam în aceeaşi perioadă, în timp ce încerca să traverseze Atlanticul însoţit de o femeie.

După ce Atlanticul a fost cucerit, toţi şi-au îndreptat atenţia spre Pacific – mai exact, spre provocarea reprezentată de cei 3 800 de kilometri de pustiu care se întindea între California şi Hawaii. Imediat după zborul lui Lindbergh, James D. Dole, originar din Massachusetts, care a făcut avere cultivînd şi făcînd conserve de ananas în Hawaii, a lansat o nouă provocare, ce avea să fie intitulată Dole Pacific Race, cu un premiu de 35 000 de dolari. Evenimentul lui Dole trebuia să fie o întrecere propriu-zisă, toţi concurenţii decolînd în acelaşi timp (pe cît posibil) de pe aerodromul municipal din Oakland, California. Cursa a fost programată în august, dar a fost depăşită de evenimente cu mult înainte de acea dată. Pe 29 iunie, doi aviatori americani au reuşit să zboare cu un Fokker din Oakland pînă în Oahu în 26 de ore. Era o realizare extraordinară – trebuia să fii un foarte bun navigator ca să nimereşti Hawaii – şi cei doi piloţi, locotenenţii Lester J. Maitland şi Albert F. Hegenberger, merită să fie amintiţi, dar, din nefericire, la vremea aceea nu prea au fost băgaţi în seamă pentru că succesul lor s-a suprapus cu momentul în care comandorul Byrd şi echipa lui amerizau forţat la Ver-sur-Mer. La două săptămîni după zborul lui Maitland şi Hegenberger, alţi doi piloţi, Ernest Smith şi Emory Bronte, au zburat şi ei din Oakland pînă în Hawaii – deşi abia au izbutit să ajungă. Rămaşi practic fără strop de combustibil, au aterizat forţat într-un copac pe Molokai, dar au scăpat teferi. Făcuseră cu 14 minute mai puţin decît Maitland şi Hegenberger. Aşa că pe 16 august, cînd a început cursa lui Dole, concurenţii nu prea mai aveau ce să demonstreze.

Ideea de întrecere a crescut foarte mult riscurile. Piloţii erau presaţi să decoleze indiferent dacă avionul lor era sau nu pregătit, iar apoi să forţeze avioanele pînă la limită pentru a-i întrece pe alţii care, pe bună dreptate, se presupunea că făceau acelaşi lucru. O cursă – mai ales una foarte mediatizată, cu un premiu consistent – tindea să atragă aviatori care erau mai degrabă entuziaşti decît pricepuţi. Hawaii era o ţintă de dimensiuni foarte mici într-un ocean imens, iar pentru a o atinge chiar şi cei mai experimentaţi piloţi trebuiau să se întreacă pe sine. Tot acest proiect parcă invita dezastrul – şi rezultatul a fost într-adevăr dezastruos.

Trei concurenţi s-au prăbuşit înainte de a ajunge în Oakland, pierzîndu-şi viaţa. Un alt avion s-a prăbuşit în mare pe cînd se apropia de aerodromul din Oakland; cei doi ocupanţi ai săi au scăpat fără răni grave, dar avionul nu a mai putut fi recuperat. Altui avion nu i s-a permis să plece după ce a devenit clar că pilotul nu ştia cît combustibil îi trebuia ca să

ajungă în Hawaii şi nici măcar nu avea un rezervor suficient de mare. Era evident că mai mulţi dintre concurenţii care îşi făceau mari speranţe se puneau singuri în pericol.

Pînă în ziua întrecerii, numărul avioanelor înscrise în cursă scăzuse la opt, iar patru dintre ele au fost respinse înainte de decolare sau întoarse din drum la scurt timp după aceea. Dintre cele patru avioane care au zburat deasupra oceanului, numai două au ajuns pînă în Hawaii şi alte două s-au pierdut pe drum. În unul dintre avioanele care nu au mai fost văzute niciodată se afla o profesoară frumuşică de 22 de ani din Flint, Michigan, pe nume Mildred Doran, care nu era pilot, ci doar îi însoţea pe alţii ca să sporească fascinaţia şi interesul presei. Cînd s-a aflat că şase persoane, printre care şi domnişoara Doran, erau date dispărute, un pilot pe nume William Erwin a decolat din Oakland, plecînd în căutarea lor, dar a dispărut şi el. S-a organizat o amplă acţiune de căutare – cea mai amplă din istorie, se spunea –, în care erau implicate 39 de nave de război şi 19 nave civile, dar totul a fost în zadar. Marina Militară a raportat, cam cu jumătate de gură, că a consumat 383 550 de galoane de combustibil pentru a-i căuta pe aviatorii dispăruţi. În total, zece persoane şi-au pierdut viaţa în cursa lui Dole. Toată această acţiune a fost foarte criticată. Byrd a considerat-o „pripită şi prost gîndită”, iar mulţi au fost de aceeaşi părere.

În ciuda dezastrului din timpul întrecerii lui Dole, au început brusc să apară pretutindeni oameni care anunţau că vor face tot felul de zboruri îndrăzneţe şi riscante. Paul Redfern, fiul decanului de la Benedict’s College, o şcoală pentru studenţi de culoare din Columbia, Carolina de Sud, a anunţat că plănuieşte să zboare de la Brunswick, Georgia, pînă la Rio de Janeiro cu un avion Stinson Detroiter. Redfern nu prea avea stofă de erou. Fusese nebun după avioane de cînd se ştia – în aşa măsură, încît adesea purta o cască de aviator cu ochelari de protecţie chiar şi atunci cînd era la sol, văzîndu-şi de treburile lui obişnuite de zi cu zi –, dar făcuse studii de muzică. Experienţa sa ca pilot consta în vreo doi ani de cascadorii pe la bîlciuri şi o perioadă în care lucrase pentru stat, căutînd din avion alambicuri ilegale. Era de-o seamă cu Lindbergh, mărunţel şi slăbuţ (cîntărea doar 49 de kilograme) şi părea stresat – dar avea şi de ce. Se angaja să zboare 7 400 de kilometri – mai mult decît oricine pînă atunci – peste ocean şi junglă, pînă într-un ţinut pentru care nu existau hărţi şi buletine meteo pe care să se poată baza.

Şi-a făcut bagajele de parcă nu se aştepta nici o clipă să reuşească. Şi-a luat la el unelte de pescuit, puşcă şi muniţii, chinină, plase de ţînţari, trusă chirurgicală, bocanci de rezervă şi multe altele care nu i-ar fi fost de folos decît dacă ar fi aterizat forţat în junglă. Pentru nevoile pe termen scurt şi-a pus la pachet 20 de sandviciuri, doi litri de cafea, jumătate de kilogram de ciocolată cu lapte şi şapte litri şi jumătate de apă. Pe 25 august a decolat.

Specialiştii în aviaţie citaţi de Associated Press au afirmat că urma să-i ia cel puţin 60 de ore ca să ajungă la Rio. S-a rătăcit încă înainte să treacă de Caraibe şi a aruncat un mesaj pe un cargobot norvegian, *Christian Krohg*, cerînd indicaţii. Mesajul a ricoşat de pe punte şi a căzut în mare, dar, în mod uimitor, un marinar norvegian a sărit în apă după el şi l-a recuperat. Mesajul era următorul: „Îndreptaţi nava spre cel mai apropiat uscat, fluturaţi un steag sau o basma cîte o dată pentru fiecare 100 de mile. Mulţam, Redfern”.

Nava i-a făcut acest serviciu şi, cu un salut scurt, Redfern a plecat. Nu l-a mai văzut nimeni de atunci, deşi mulţi ani după aceea unii misionari şi alţii care au ajuns în inima Guyanei Olandeze au tot povestit despre un alb care trăia printre indieni. Potrivit acestor relatări, indienii îl tratau pe individ ca pe un zeu deoarece le căzuse din cer. Se zicea că albul îşi luase şi o nevastă şi acum trăia mulţumit în mijlocul băştinaşilor. Mai multe expediţii au răscolit jungla în încercarea de a-l găsi pe Redfern. Cel puţin doi oameni şi-au pierdut viaţa în timpul căutărilor, dar nici urmă de Redfern. În 1938, la cererea soţiei lui – adică a femeii despre care se ştia sigur că era soţia lui, din America –, un tribunal din Detroit l-a declarat oficial decedat.

La fel de puţin probabil, dar, ca prin minune, încununat de succes a fost un zbor realizat de Edward F. Schlee, un om de afaceri din Detroit, şi de William S. „Billy” Brock, un fost pilot care lucrase la poşta aeriană, vesel şi foarte grăsunel. Ei şi-au propus să doboare recordul stabilit cu un an înainte de alţi doi tipi din Detroit, care au făcut înconjurul lumii în 28 de zile, 14 ore şi 36 de minute călătorind cu avioane, trenuri şi vapoare, dar de data aceasta ei intenţionau să zboare tot drumul.

Schlee, fiul unor imigranţi germani, lucrase ca inginer pentru Henry Ford, dar în 1922 a plecat de la Ford şi şi-a deschis o benzinărie. Apoi încă una. În mai puţin de cinci ani avea peste o sută de benzinării. În plus, deţinea şi o micuţă companie aeriană numită Canadian American Airways, prin intermediul căreia l-a angajat pe Brock. În vara lui 1927 Schlee avea

39 de ani, Brock 31. Brock fusese deja subiect de ştiri în vara aceea pentru că zburase ca vîntul între Detroit şi Black Hills ca să-i ducă alt collie lui Grace Coolidge, soţia preşedintelui, după ce cîinele ei fugise.

Deşi nici Brock, nici Schlee nu aveau deloc experienţă în ceea ce priveşte zborurile pe distanţe mari, şi-au fixat ţelul ambiţios de a face înconjurul lumii în doar 15 zile. Avionul lor era un Stinson Detroiter cu motor Wright Whirlwind. Au decolat la o zi după Redfern, iar în următoarele două săptămîni şi jumătate isprăvile lor au captivat atenţia lumii – în mare parte pentru că acţionau tot timpul la limita extremă a competenţei lor, ceea ce ţinea publicul cu sufletul la gură. Au reuşit să traverseze Atlanticul – realizare remarcabilă în sine, desigur –, dar habar nu aveau unde sînt cînd au ajuns pe celălalt ţărm. Trecînd pe deasupra unei plaje pline de turişti aflaţi în vacanţă, au aruncat un mesaj, întrebînd cum se cheamă localitatea. Serviabil, un bărbat a scris „SEATON" cu un băţ în nisip şi a arătat cu mîna spre un steag britanic care flutura pe promenadă. După ce au aflat unde sînt, s-au îndreptat spre Londra, unde au avut parte de o primire triumfală. Au decolat de pe Croydon cu doar cîteva ore înainte să ajungă Levine, cam bezmetic, de la Paris, apoi, în etape, au traversat Europa pînă la Istanbul, după care au continuat spre Calcutta, Rangoon, Hanoi, Hong Kong şi Shanghai. În cele din urmă un taifun i-a forţat să aterizeze pe insula Kyushu, în Japonia. Parcurseseră 20 591 de kilometri în 19 zile, dar le mai rămăseseră 15 852 de kilometri pînă acasă. Vremea rea şi vastitatea descurajantă a Pacificului i-au determinat să pună capăt călătoriei lor cît erau încă în frunte, aşa că s-au întors cu vaporul, fiind întîmpinaţi ca nişte eroi. Călătoria îi solicitase mai mult decît îşi dădeau seama. La un banchet organizat la Detroit, cînd s-a întors, Schlee s-a ridicat în picioare ca să ţină un discurs, a citit primele cinci cuvinte şi s-a prăbuşit sub povara stresului acumulat în ultimele săptămîni, care îl copleşise.

După aceea lucrurile au mers din ce în ce mai prost pentru Schlee. În vara anului 1929 a fost cît pe ce să-şi piardă viaţa din cauza unei elice care se rotea; aceasta l-a lovit la cap şi i-a amputat braţul drept de la umăr, nenorocindu-l. La doar trei luni după asta, a pierdut totul din cauza crahului de pe Wall Street. În 1931, avionul său, *Pride of Detroit,* a fost scos la licitaţie prin ordinul departamentului şerifului, ca parte a unei executări silite. Acesta a fost cumpărat de un individ pe nume Floyd M. Phinney cu doar 700 de dolari. Schlee a murit în 1969 „sărac şi uitat de lume". Nici lui Brock nu i-a mers mai bine. A murit de cancer în 1932.

Şi totuşi, oamenii continuau să zboare. În Marea Britanie, o femeie de 62 de ani, prinţesa Löwenstein-Wertheim, a declarat şi ea, în mod incredibil, că vrea să încerce să fie prima care traversează Atlanticul de la est la vest. Era fata contelui de Mexborough şi crescuse la Londra, devenind lady Anne Savile, dar se căsătorise, la vîrsta destul de înaintată de 31 de ani, cu prinţul Ludwig Karl zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg din Germania. Rămasă văduvă după doar doi ani, prinţesa şi-a folosit uriaşa moştenire ca să-şi finanţeze pasiunea pentru aviaţie. În 1912 a devenit prima femeie care a traversat Canalul Mînecii pe cale aeriană – deşi ca pasageră. La scurt timp după aceea, tot ca pasageră, a zburat din Egipt pînă în Franţa. În 1927, cînd un căpitan galant pe nume Leslie Hamilton şi-a exprimat dorinţa de a traversa Atlanticul de la est la vest, ea a sponsorizat zborul cu condiţia să fie şi ea la bord. Cu locotenent-colonelul Frederick Minchin pe post de copilot, au decolat de pe un aerodrom de lîngă Salisbury, în Wiltshire. Prinţesa avea o pălărie elegantă şi o haină de ocelot, de parcă se duceau să bea un cocteil la Savoy. Au fost văzuţi deasupra Irlandei şi apoi de pe o navă aflată pe la mijlocul Atlanticului, dar nu au mai ajuns niciodată în America, pierzîndu-li-se urma pentru totdeauna.

Cam în acelaşi timp, un avion botezat *Old Glory*, al cărui proprietar era William Randolph Hearst, a decolat din Old Orchard Beach, Maine – plaja unde aterizase recent Lindbergh de nevoie, cu *Spirit of St. Louis* –, îndreptîndu-se spre Roma. *Old Glory* era pilotat de Lloyd Bertaud, cel din cauza căruia Charles Levine primise un ordin de interdicţie în mai, cînd acesta nu a încheiat contractele şi asigurările pe care le promisese. Copilotul lui Bertaud era James DeWitt Hill şi aveau şi un pasager, pe Philip A. Payne, redactor la *Daily Mirror* al lui Hearst. După doar trei ore şi jumătate de la decolare au lansat un SOS imperios, fără nici o explicaţie. Nu au mai fost văzuţi niciodată. Peste cîteva ore, doi aviatori canadieni, căpitanul Terrence Tully şi locotenentul James Medcalf, au decolat din Newfoundland, cu destinaţia Londra, la bordul unui avion numit *Sir John Carling*. Nici de ei nu se mai ştie nimic.

Capitolul 23

H.L. Mencken l-a numit „unicul rect autentic al civilizaţiei”, dar pentru cei mai mulţi oameni Hollywoodul era un loc magic. În 1927, emblematicul marcaj de pe dealul de deasupra oraşului era de fapt „HOLLYWOODLAND”. Fusese instalat în 1923 pentru a face reclamă la un proiect de dezvoltare imobiliară, neavînd deci nimic de-a face cu filmele. Literele, fiecare avînd peste 12 metri înălţime, erau pe vremea aceea şi iluminate electric. („LAND” a fost înlăturat în 1949.)

În 1927 Los Angelesul era oraşul cu cea mai rapidă dezvoltare din America şi cel mai bogat raportat la numărul de locuitori. Populaţia conurbaţiei Los Angeles, incluzînd şi comunităţile Beverly Hills şi Santa Monica, crescuse de peste două ori într-un deceniu, ajungînd la aproape 2,5 milioane de locuitori, iar aceşti cetăţeni norocoşi erau cu 60% mai bogaţi decît americanul mediu din alte părţi. Iar în mare măsură asta se datora celei mai celebre industrii din sudul Californiei: industria filmului.

Pînă în 1927, Hollywoodul producea cam 800 de lungmetraje pe an, 80% din producţia totală la nivel mondial, plus încă vreo 20 000 de filme de scurtmetraj. Filmele constituiau a patra industrie ca mărime din America, în care lucrau mai mulţi oameni decît la Ford şi General Motors împreună, generînd peste 750 de milioane de dolari pentru economie – de patru ori mai mult decît cîştigau la un loc toate sporturile şi spectacolele de divertisment. 20 000 de cinematografe vindeau 100 de milioane de bilete pe săptămînă. În orice zi, o şesime dintre americani mergeau la film.

Părea o nebunie că o afacere atît de amplă şi de populară avea parte de greutăţi, dar asta era situaţia. Problema era că în cinematografe filmele care rulau se schimbau atît de rapid, încît puţine dintre acestea făceau cît de cît profit. Uneori programul se schimba şi de trei-patru ori pe săptămînă, aşa că era nevoie constant de noi producţii. Studiourile produceau la repezeală şi cîte patru filme noi pe săptămînă, ritm care în mod clar le afecta calitatea. Atunci cînd cineva i-a atras atenţia lui Irving Thalberg, şeful de la MGM, că o scenă filmată pe plajă nu prea avea ce căuta într-un film a cărui acţiune se

desfăşura la Paris, pentru că, evident, Parisul nu se află pe nici o coastă, Thalberg s-a uitat foarte uimit la interlocutorul său. „Nu putem să ne dăm peste cap pentru vreo cîţiva oameni care cunosc Parisul”, a răspuns el.

Pe măsură ce publicul a început să devină mai pretenţios în ceea ce priveşte locul vizionării filmelor – deşi nu întotdeauna şi filmele propriu-zise –, proprietarii cinematografelor au început să construiască săli mai spaţioase şi mai somptuoase, sperînd să atragă mai mulţi spectatori care să plătească preţuri mai mari. Au început să apară săli mari cam din 1915 (o reamintire a faptului că, în timp ce Europa era la război, America era la film), dar epoca de aur a cinematografului au constituit-o anii ’20. S-au construit cinematografe la o scară cu adevărat monumentală, cu săli în care puteau încăpea cel puţin 2 000 de spectatori, într-o atmosferă de opulenţă ce depăşea orice mai văzuseră aceştia pînă atunci. Se spunea că oamenii mergeau la cinematografele lui Loew numai ca să se bucure de toaletele prevăzute cu toate cele necesare.

Arhitecţii se inspirau fără oprelişti şi cu multă fantezie din orice cultură care construise vreodată la scară monumentală – cultura persană şi cea maură, Renaşterea italiană, culturile barocă şi mesoamericană, epoca de aur a Franţei. Cultura egipteană a devenit foarte populară după ce s-a descoperit mormîntul regelui Tutankhamon în 1922. Se spunea că holul de marmură de la Tivoli, un cinematograf din Chicago, era o reproducere aproape exactă a capelei regelui de la Versailles, probabil cu excepţia mirosului de pop-corn.

Problema era că doar filmele nu puteau umple atîtea locuri. Proprietarii de cinematografe trebuiau să ofere şi alte atracţii – spectacole muzicale, jurnale de ştiri, un moment comic, poate un iluzionist sau alt număr inedit, demonstraţii de dans, o repriză sau două dintr-un joc popular numit Screeno. Unele dintre cinematografele mari cheltuiau pînă la 2 800 de dolari pe săptămînă numai pentru orchestre. Din ce în ce mai mult, filmul devenea o componentă minoră a pachetului de distracţii oferit.

În 1927, un individ din interiorul acestei industrii pe nume Harold E. Franklin a publicat o carte cu un titlu anost, dar cu un mesaj îngrijorător. *Motion Picture Theater Management* contura cu o precizie rece economia crudă a difuzării filmelor. Închirierea unui cinematograf nou înghiţea de obicei cam o treime din încasările brute, iar publicitatea încă jumătate din această sumă. Orchestrele mai tăiau 15% din încasări, iar animatorii în carne şi oase încă 7%. Dacă mai puneai la socoteală şi toate costurile fixe

reprezentate de salariile personalului, facturile la utilităţi, întreţinere, impozitele pe proprietate şi aşa mai departe, profitul, chiar şi în cazurile cele mai fericite, nu putea fi niciodată decît o foarte mică parte din totalul încasărilor.

În ciuda riscurilor – ba chiar a nebuniei – economice implicate de ideea de a construi cinematografe tot mai mari, proprietarii s-au convins cumva singuri că soluţia era să continue tot aşa. Numai în prima jumătate a anului 1927 s-au deschis: Teatrul Chinezesc al lui Grauman în Los Angeles, unde spectatorii puteau urmări filme din sanctuarul unei imitaţii de pagode budiste; Norshore la Chicago, care avea 3 600 de locuri şi ale cărui interioare erau un amalgam de motive rococo ce costaseră o avere; la fel de împopoţonatul şi sclipitorul teatru al lui Proctor din Eighty-Sixth Street, în New York, cu 3 100 de locuri; şi tăticul tuturor, imensul şi strălucitorul Teatru Roxy din Fiftieth Street colţ cu Seventh Avenue, tot la New York. La Roxy totul era fără egal. Avea o capacitate de 6 200 de locuri. În cabine încăpeau 300 de artişti. O orchestră cu 118 instrumentişti transforma fiecare film şi într-o experienţă simfonică, nu doar vizuală. Pentru interludii muzicale, era şi o orgă atît de masivă, încît era nevoie de trei oameni ca să cînte la ea. 14 piane Steinway erau pregătite în orice moment. Aerul din cinematograf era răcorit şi împrospătat de nişte maşinării uriaşe aflate la subsol. Erau ţîşnitori de unde curgea apă rece ca gheaţa – o noutate care provoca senzaţie. Roxy se lăuda chiar că are propriul „spital”, unde, cum precizau cu mîndrie pliantele, „se poate face chiar şi o operaţie majoră dacă este necesar”. Infrastructura era aşa de uimitoare, încît pînă şi *Scientific American* a trimis un reporter ca să scrie un articol. O caricatură din *The New Yorker* înfăţişa un copil în hol întrebînd-o pe mama lui, cuprins de admiraţie: „Mama, aici locuieşte Dumnezeu?”.

Conform estimărilor, construcţia cinematografului a costat între şapte şi zece milioane de dolari. Banii proveneau de la un producător de film pe nume Herbert Lubin, care a fost falimentat la propriu de acest proiect, dar numele şi viziunea i se datorau lui Samuel Lionel Rothafel – căruia absolut toată lumea îi spunea „Roxy”. Rothafel a crescut în Stillwater, Minnesota, la vreo 30 de kilometri est de St. Paul; era fiu de pantofar şi se îndrepta spre o carieră în baseballul profesionist cînd a ajuns pe neaşteptate (în urma unei încurcături romantice) să lucreze în domeniul administrării cinematografelor. S-a remarcat prin talentul său deosebit de a salva afacerile care se confruntau cu dificultăţi. Roxy este primul care a avut ideea de a

combina proiecţia de filme cu spectacolele live. Cel mai remarcabil lucru la Roxy era faptul că nu îi plăceau filmele. Locuia într-un apartament pitit deasupra rotondei cinematografului, înaltă cît cinci etaje.

Deschiderea noului cinematograf Roxy a fost un eveniment aşa de important, încît atît preşedintele Coolidge, cît şi vicepreşedintele Charles Dawes i-au transmis felicitări (deşi Coolidge, în bine-cunoscutul lui stil ciudat, l-a lăudat pe Rothafel pentru că donase nu ştiu ce echipamente spitalului Walter Reed din Washington, fără să pomenească nici un cuvinţel despre cinematograf).

Noul Roxy a avut încasări de 127 000 de dolari în prima săptămînă, dar după aceea nu a mai atins niciodată această cifră[1]. *The New Yorker*, în rubrica „Talk of the Town" din vara anului 1927, observa că numai trei cinematografe newyorkeze – Paramount, Roxy şi Capitol – asigurau 70 000 de locuri în fiecare zi.

Deşi cinematografele se chinuiau să-şi menţină publicul, lucrurile nu mergeau grozav nici la capitolul producţie. În noiembrie sindicatele meseriaşilor din acest domeniu – zugravi, tîmplari, electricieni şi alţii asemenea – obţinuseră aşa-numitul Acord de bază cu studiourile, care le oferea concesii importante – şi costisitoare. Studiourile se temeau acum să nu fie strînse cu uşa într-un mod similar şi de actori şi scenarişti. În acest context, 36 de oameni din partea creativă a industriei s-au întîlnit la o cină la Hotelul Ambassador din Los Angeles în ianuarie 1927, unde au format un soi de club executiv pentru a promova – ba chiar mai mult, pentru a proteja – studiourile. Ca o reflecţie a importanţei pe care şi-o dădeau, acesta a fost botezat Academia Internaţională de Arte şi Ştiinţe Cinematografice, promovînd filmele de la statutul de divertisment popular la un nivel mai înalt – artistic, ştiinţific şi literalmente academic. În a doua săptămînă din mai, în vreme ce toată lumea îşi făcea griji pentru aviatorii Nungesser şi Coli, care dispăruseră, academia a fost inaugurată oficial la un banchet organizat la Hotelul Biltmore din Los Angeles. (Ideea de a organiza şi o ceremonie de premiere le-a venit mai tîrziu, fiind introdusă abia la dineul care aniversa doi ani de la înfiinţarea academiei, în 1929.)

Apoi a apărut un obstacol năucitor. Pe 9 iulie, Comisia Federală pentru Comerţ a cerut să se pună capăt imediat sistemului numit vînzare la pachet, prin care cinematografelor li se impunea să achiziţioneze toate producţiile unui studio sau cea mai mare parte a acestora, nu doar filmele cele mai dezirabile. Vînzarea la pachet susţinea Hollywoodul de mulţi ani. În acest

sistem, cinematografele puteau fi obligate să achiziţioneze chiar şi pînă la 50 de filme din gama foarte slabe spre mediocre pentru a primi şi vreo două-trei mai promiţătoare. Decizia Comisiei Federale pentru Comerţ a generat o incertitudine generalizată, lăsînd industria filmului în poziţia extrem de ciudată de a fi grav periclitată, în ciuda imensului său succes.

Era nevoie de ceva radical pentru a redresa industria filmului. La Los Angeles, un mic studio oarecum haotic numit Warner Brothers era gata să-i ofere un film inovator, cu sonor, numit *Cîntăreţul de jazz*.

Este o ironie dureroasă că filmele mute au fost împinse la extincţie tocmai în momentul cînd atingeau un soi de culme glorioasă a creativităţii şi imaginaţiei, aşa încît unele dintre cele mai bune filme mute s-au numărat şi printre ultimele de acest gen. Această afirmaţie este valabilă mai ales în ceea ce priveşte *Aripi*, lansat pe 12 august la Teatrul Criterion din New York şi dedicat lui Charles Lindbergh.

Filmul avea la bază o povestire de John Monk Saunders, un tînăr inteligent din Minnesota care era şi beneficiarul unei burse Rhodes, scriitor talentat, donjuan chipeş şi beţiv, nu neapărat în această ordine. La începutul anilor ’20, Saunders i-a cunoscut pe producătorul de film Jesse Lasky şi pe soţia acestuia, Bessie, cu care s-a şi împrietenit. Saunders era un tip extraordinar de şarmant şi l-a convins pe Lasky să cumpere un roman scris doar pe jumătate despre luptele aeriene din Primul Război Mondial. Entuziasmat peste măsură, Lasky i-a dat lui Saunders suma fără precedent de 39 000 de dolari pentru această idee şi l-a pus să lucreze la un scenariu. Dacă Lasky ar fi ştiut că Saunders avea o aventură cu nevastă-sa, poate că nu ar mai fi fost chiar aşa de generos.

Pentru postul de regizor, Lasky a făcut o alegere neaşteptată, dar foarte inspirată. William Wellman avea 30 de ani şi nu avea deloc experienţă în realizarea filmelor mari – iar cu un buget de două milioane de dolari, *Aripi* era cel mai mare film din istoria societăţii Paramount. Într-o vreme cînd regizori de top precum Ernst Lubitsch erau plătiţi cu 175 000 de dolari pe film, lui Wellman i s-a oferit un salariu de 250 de dolari pe săptămînă. Dar avea un avantaj faţă de toţi ceilalţi regizori de la Hollywood: fusese pilot de elită în Primul Război Mondial şi înţelegea foarte bine frumuseţea şi fascinaţia zborului, precum şi teribilul haos al luptelor aeriene. Nici un cineast nu s-a folosit vreodată mai bine de cunoştinţele sale tehnice.

Wellman avea deja o viaţă plină. Născut într-o familie înstărită din Brookline, Massachusetts, se lăsase de şcoală, după care devenise jucător profesionist de hochei, voluntar în Legiunea Străină franceză şi membru al celebrei escadrile Lafayette. Fusese decorat şi de Franţa, şi de Statele Unite pentru bravură. După război s-a împrietenit cu Douglas Fairbanks, care i-a făcut rost de o slujbă la studiourile Goldwyn, ca actor. Lui Wellman nu îi plăcea deloc să joace, aşa că s-a apucat de regie. A devenit „regizor cu contract”, producînd pe bandă rulantă westernuri cu buget redus şi alte filme de categoria B. Mereu temperamental, era adesea concediat – o dată pentru că i-a ars o palmă unei actriţe. Era o alegere surprinzătoare pentru o producţie atît de dificilă. Spre uluirea tuturor, a regizat unul dintre cele mai inteligente, mai emoţionante şi mai palpitante filme făcute vreodată.

Nu avea nimic simulat. Ceea ce vedea pilotul în realitate vedeau şi spectatorii pe ecran. Norii sau dirijabilele care explodau şi pe care le vedeau pe ferestrele avionului erau obiecte reale filmate în timp real. Wellman a montat în cockpituri camere de filmat orientate spre exterior, astfel încît spectatorii să aibă senzaţia că stau pe umerii piloţilor, şi în afara cockpitului orientate spre interior, filmînd prim-planuri cu reacţiile piloţilor. Richard Arlen şi Buddy Rogers, care jucau cele două roluri principale masculine în film, au trebuit să fie şi cameramani, pornind camerele cu un buton care le acţiona de la distanţă.

Filmul s-a turnat lîngă San Antonio, Texas. A fost o producţie la scară mare şi foarte complexă. Pe cîmpurile din Texas au fost reconstituite cu scrupulozitate bătălii întregi. Wellman a folosit un număr de 5 000 de figuranţi şi 60 de avioane în unele scene – o uriaşă desfăşurare de forţe şi de logistică. Armata i-a trimis pe cei mai buni aviatori ai săi de la aerodromul Selfridge din Michigan – chiar cei cu care tocmai zburase Lindbergh la Ottawa – şi au fost folosiţi cascadori pentru scenele cele mai periculoase. Wellman a cerut mult de la aviatorii lui. Un pilot şi-a pierdut viaţa, altul şi-a rupt gîtul, iar mai mulţi au suferit alte răni grave. Wellman a făcut chiar el unele dintre cascadoriile aeriene cele mai periculoase. Toate acestea au conferit scenelor aeriene din film un realism şi un caracter imediat care pe mulţi i-au lăsat la propriu cu răsuflarea tăiată. Wellman a surprins aspecte ale zborului care nu mai fuseseră niciodată înregistrate pe peliculă – umbrele avioanelor alunecînd pe sol, senzaţia că zbori prin nori de fum, căderea impresionantă a bombelor şi distrugătoarele explozii declanşate la impact.

Chiar şi scenele filmate la sol au fost realizate cu o atenţie şi o originalitate care au singularizat filmul *Aripi*. Pentru a-l aduce pe spectator într-un club de noapte parizian, Wellman a folosit un cadru continuu în care camera, montată pe o girafă, se mişcă prin încăpere cam la înălţimea meselor, trecînd rapid peste băuturi şi printre petrecăreţi, înainte de a ajunge la masa lui Arlen şi Rogers. Chiar şi astăzi este un cadru încîntător, dar în 1927 era de o noutate fascinantă. „*Aripi*”, scria simplu Penelope Gilliatt în *The New Yorker* în 1971, „este cu adevărat frumos”. *Aripi* a cîştigat premiul pentru cel mai bun film la prima decernare a premiilor Oscar din 1929. Wellman nici măcar nu a fost invitat la ceremonie.

În ciuda fascinantelor secvenţe aeriene şi a emoţionantei poveşti despre curaj, camaraderie şi pierdere, mulţi s-au dus să vadă *Aripi* nu pentru senzaţiile tari date de acrobaţiile aeriene, ci ca s-o admire pofticioşi pe actriţa din rolul principal, încîntătoarea Clara Bow.

Bow nu avea decît 22 de ani în 1927, dar era deja o veterană a Hollywoodului. Avusese o viaţă foarte grea. S-a născut într-o familie săracă din cartierul Bay Ridge din Brooklyn şi a fost crescută de o mamă care era de multe ori băută şi tot timpul periculos de labilă. Odată, în copilărie, cînd s-a trezit, Clara a dat cu ochii de mama ei, care îi ţinea un cuţit la gît. (În cele din urmă doamna Bow a fost internată la un azil de nebuni.)

Bow a ajuns la Hollywood în 1923, după ce a cîştigat un concurs fotografic, devenind rapid vedetă. Toţi colegii o adorau. De obicei lucra cîte 15 ore pe zi, iar adesea nu făcea deloc pauză între filme. Numai în 1925 a jucat în 15 filme, numărul lor ajungînd la 35 între 1925 şi 1929. La un moment dat lucra la trei filme deodată. Talentul său ca actriţă şi, fără îndoială, şi ca persoană era capacitatea de a trece într-o clipită printr-o gamă foarte largă de emoţii, de la inocenţă timidă la poftă neruşinată şi apoi iar la nevinovăţie. „Dansa chiar şi atunci cînd nu i se mişcau picioarele”, spunea odată despre ea mogulul hollywoodian Adolph Zukor. „Ceva din ea se mişca încontinuu, măcar ochii ei mari şi neastîmpăraţi. Un magnetism elementar, o vitalitate animalică o făceau atracţia principală în orice grup.”

În viaţa personală nu a avut la fel de multe împliniri. Era uluitor de promiscuă. Potrivit lui Wellman, în timpul filmărilor la *Aripi* Bow a avut relaţii (nu neapărat şi sexuale în toate cazurile – sau poate că da) cu Buddy Rogers, Richard Arlen, un cascador, doi piloţi „şi un scenarist care era în limbă după ea”. La un moment dat, în anii ’20, a fost logodită cu cinci

bărbaţi în patru ani. În aceeaşi perioadă a mai avut legături şi cu mulţi alţii. Odată, potrivit lui Roger Kahn, cînd a venit acasă, iubitul ei şi-a dat seama că în baia ei se ascunde cineva. „Ieşi imediat afară ca să-ţi sparg faţa, laş ticălos ce eşti!”, a urlat iubitul. Uşa s-a deschis şi pe ea a ieşit spăsit Jack Dempsey. Mare parte din vara anului 1927 a stat lipită ca scaiul de Gary Cooper, pe care îl cunoscuse pe platou la *Aripi*, film în care el a avut un rol secundar, de aviator fără nici o şansă de scăpare.

Bow a fost poreclită la început „Focul din Brooklyn”, apoi „Cea mai sexy actriţă din epoca jazzului”, dar în 1927 a devenit şi avea să rămînă pentru totdeauna *The It Girl*. *It* a fost mai întîi un articol în două părţi şi apoi un roman scris de o englezoaică cu părul roşu pe nume Elinor Glyn care era cunoscută pentru cărţile sale cu aventuri romantice picante în care personajele principale se unduiau mult („Ea se unduia în jurul lui şi peste el, răsucindu-se pe lîngă el ca un şarpe”) şi pentru că de ceva ani era amanta lordului Curzon, fostul vicerege al Indiei. „*It*”, explica Glyn, „este acea calitate pe care o au unele persoane, foarte puţine, şi care le atrage pe toate celelalte cu forţa sa vitală magnetică. Cu ea îi cîştigi pe toţi bărbaţii dacă eşti femeie – şi le cîştigi pe toate femeile dacă eşti bărbat”. Rugată de un reporter să numească nişte persoane cunoscute care ar fi avut acest *It*, Glyn i-a amintit pe Rudolph Valentino, John Gilbert şi Rex Calul Minune. Ulterior l-a adăugat pe această listă şi pe uşierul de la Hotelul Ambassador din Los Angeles.

Romanul *It* era o poveste în care cele două personaje principale – Ava şi Larry, amîndoi plini de *It* – se privesc unul pe altul cu „ochi arzînd” şi cu „o sticlire aprigă” înainte de a se întîlni ca să „vibreze de patimă”. Cum rezuma Dorothy Parker cartea în *The New Yorker*, „*It* are aproape trei sute de pagini, în care amîndoi vibrează ca nişte nave cu aburi”.

Filmul a fost total diferit. Deşi Glyn a fost menţionată ca scenarist, povestea, aşa cum a fost filmată, nu avea nici o legătură cu nimic din ce scrisese ea vreodată. Tot ce s-a păstrat din cartea lui Glyn a fost titlul. În film, Clara Bow juca rolul lui Betty Lou, o vînzătoare plină de viaţă şi de treabă care lucrează la un magazin universal şi care se hotărăşte să-l curteze şi să-l seducă pe chipeşul proprietar al magazinului, un anume Cyrus Waltham.

Filmul a avut un imens succes în 1927. Împreună cu *Aripi*, a impus-o pe Bow drept cea mai importantă actriţă de la Hollywood. Primea 40 000 de scrisori pe săptămînă – mai mult decît toată populaţia unui oraş măricel. În

vara anului 1927, cariera ei părea că va dura veşnic. De fapt, era aproape de sfîrşit. Deşi era o încîntare s-o priveşti, accentul ei de Brooklyn era la fel de deranjant ca o tablă pe care o zgîrii cu unghiile, iar în lumea filmului sonor asta nu avea să fie bine deloc.

Avînd în vedere că filmele şi sunetul înregistrat existau independent încă din anii 1890, a durat surprinzător de mult pînă cînd şi-a dat seama cineva cum să le combine. Problema avea două aspecte. În primul rînd, era chestiunea emisiei de sunet. Nu exista nimic care să permită redarea clară şi firească a replicilor înregistrate într-o sală plină de oameni, mai ales în noile spaţii cavernoase din anii ’20. La fel de dificilă era şi problema sincronizării. Toate încercările de a inventa o maşinărie care să poată sincroniza exact vocile cu mişcarea buzelor au dat greş. După cum se vedea, era mai uşor să transporţi cu avionul un om peste Atlantic decît să-i înregistrezi vocea pe peliculă.

Dacă filmul sonor a avut un părinte, acesta a fost Lee De Forest, un genial, dar imprevizibil inventator de dispozitive electrice de toate felurile. (A obţinut 216 patente.) În 1907, pe cînd încerca să găsească o modalitate de a amplifica semnalele telefonice, De Forest a inventat ceva ce se numeşte detector termoionic cu triodă. În patent De Forest îl descria ca „un dispozitiv pentru amplificarea curenţilor electrici foarte slabi”; acesta avea să joace un rol central în dezvoltarea radiodifuziunii şi a multor altor aplicaţii legate de redarea sunetului, dar adevăratele progrese aveau să le facă alţii. Din păcate, De Forest era mereu distras de probleme de afaceri. Mai multe companii pe care le-a înfiinţat au dat faliment, de două ori a fost tras pe sfoară de finanţatorii săi şi era mereu prin tribunale, implicat în tot felul de procese legate de bani sau de brevete. Din aceste motive, nu şi-a mai dus pînă la capăt invenţia.

Între timp, alţi inventatori plini de speranţe prezentau tot felul de sisteme care încercau să combine sunetele cu imaginile – cinematofon, camerafon, sincroscop –, dar de fiecare dată singurul lucru cu adevărat original la ele era denumirea lor. Toate produceau sunete slabe sau neclare ori necesitau o sincronizare imposibil de realizat de către proiecţionist. Era practic cu neputinţă să faci un proiector să ruleze în tandem perfect cu un sistem de sonorizare. Pentru filme se foloseau camere cu manivelă, ceea ce introducea o uşoară variabilitate a vitezei în funcţie de care nu se putea regla nici un sistem de sonorizare. De asemenea, se întîmpla adesea ca

proiecţioniştii să repare peliculele deteriorate tăind cîteva cadre şi lipind capetele, ceea ce elimina din start orice înregistrare. Chiar şi un film perfect mai sărea din cînd în cînd sau se bloca în proiector. Toate aceste lucruri erau obstacole insurmontabile în calea sincronizării.

De Forest a avut ideea de a înregistra sunetul direct pe film. Asta însemna că, indiferent ce s-ar fi întîmplat cu filmul, sunetul şi imaginea aveau să fie mereu sincronizate perfect. Nereuşind să găsească sponsori în America, s-a mutat la Berlin la începutul anilor ’20 şi acolo a dezvoltat un sistem pe care l-a numit fonofilm. De Forest a realizat primul film folosind fonofilmul în 1921 şi în 1923 se întorsese în America, făcînd demonstraţii publice. I-a filmat pe Calvin Coolidge ţinînd un discurs, pe Eddie Cantor cîntînd, pe George Bernard Shaw perorînd şi pe DeWolf Hopper recitînd „Casey la bătaie”. Oricum am lua-o, acestea au fost primele filme sonore. Calitatea sunetului nu era încă ideală şi sistemul de înregistrare nu putea face faţă prea bine cînd erau mai multe voci şi mişcări, pentru o prezentare dramatică care să aibă sens.

O invenţie de care De Forest nu s-a putut folosi a fost chiar detectorul lui cu triodă, pentru că patentele aparţineau acum companiei Western Electric, o filială a corporaţiei AT & T. Western Electric folosea trioda pentru a dezvolta nişte sisteme de sonorizare prin care să se audă discursurile ţinute în faţa unui public numeros ori anunţurile pentru suporteri pe arenele de baseball şi altele asemenea. Dar în anii ’20 unui inginer de la companie de care uitaseră toţi i-a venit ideea că ar putea folosi detectorul cu triodă pentru a emite sunetele şi în cinematografe. Drept rezultat, în 1925 Warner Brothers a cumpărat sistemul de la Western Electric, botezîndu-l vitafon. La vremea *Cîntăreţului de jazz*, fusese folosit de mai multe ori la nişte spectacole de teatru. Şi Roxy, în seara deschiderii, din martie 1927, a prezentat un lungmetraj realizat cu vitafonul, conţinînd o serie de arii din *Carmen* interpretare de Giovanni Martinelli. „Vocea lui izbucnea din ecran sincronizîndu-se splendid cu mişcarea buzelor”, se minuna criticul Mordaunt Hall în *The New York Times*. „Răsuna în sala aceea uriaşă de parcă s-ar fi aflat el însuşi pe scenă.”

De fapt, în ciuda laudelor entuziaste ale lui Hall, tehnologia vitafonului era deja depăşită. Sunetul redat de vitafon era înregistrat pe nişte discuri, iar un motor acţiona în acelaşi timp proiectorul şi fonograful, ceea ce le sincroniza atît timp cît discul şi filmul erau poziţionate exact aşa cum trebuie şi porneau în acelaşi moment, ceea ce era întotdeauna uşor de spus,

dar greu de făcut. Aspectul în care a excelat acest sistem a fost redarea unui sunet bogat, vibrant, cu suficientă amplitudine ca să umple şi cea mai încăpătoare sală, iar asta i se părea miraculos publicului.

Dar şi sunetul vitafonului a fost curînd înlocuit de sisteme de sonorizare mai bune, toate bazate pe ideea originală a lui De Forest de a imprima sunetul direct pe peliculă. Dacă De Forest s-ar fi concentrat mai mult, ar fi fost mult mai bogat atunci cînd a murit.

Cîntăreţul de jazz nu a fost în nici un caz primul film sonor. Nu a fost nici măcar primul film vorbit, dar publicul în delir nu mai ţinea cont de asemenea fineţuri. Pentru cei mai mulţi, *Cîntăreţul de jazz* avea să fie filmul care a transformat imaginile vorbitoare în realitate.

Cîntăreţul de jazz a fost iniţial o piesă scrisă pentru Broadway de Samson Raphaelson care avea la bază o nuvelă intitulată *The Day of Atonement*. Warner Brothers a hotărît s-o ecranizeze, realizînd prima sa producţie sonoră, deoarece avea şi colaborarea lui Al Jolson, pe atunci una dintre cele mai mari vedete din lumea spectacolului.

Jolson, pe numele său adevărat Asa Yoelson, era fiul unui rabin; s-a născut în Lituania, în 1885 sau 1886 (nu a fost niciodată foarte clar în această privinţă), şi a venit în Statele Unite împreună cu familia lui cînd avea vreo 4 ani. La vîrsta de 9 ani, a fugit de acasă şi a lucrat în tot felul de locuri, inclusiv la circ. În cele din urmă, autorităţile care se ocupau de minori l-au găsit lucrînd într-un bar din Baltimore şi l-au dus la Şcoala Industrială de Băieţi St. Mary – aceeaşi şcoală care avea să devină căminul lui Babe Ruth în deceniul următor. Spre deosebire de Ruth, Jolson nu a stat mult acolo.

Jolson nu era un individ simpatic. De pildă, pentru el o glumă bună era să urineze pe oameni, ceea ce poate explica într-o anumită măsură de ce a avut patru soţii şi nici un prieten. Dar avea o voce minunată şi, fără îndoială, o puternică prezenţă scenică, aşa că a devenit cel mai popular artist al Americii. Warner Brothers ştia că a avut noroc să pună mîna pe el.

S-a scris adesea că Warner Brothers era atît de falit înainte de realizarea *Cîntăreţului de jazz*, încît Al Jolson a trebuit să împrumute bani companiei ca să cumpere echipamentul de sunet, dar se pare că lucrurile nu au stat deloc aşa. Warner Brothers era un studio mic, dar sărac nu era. De fapt, în 1927 îl avea pe cel mai mare star de la Hollywood după Clara Bow, cîinele-actor Rin Tin Tin. Acest ciobănesc german foarte iubit a jucat în

nenumărate producţii de succes – patru numai în 1927 – şi în cadrul unui sondaj a fost votat drept cel mai popular actor din America. În biografia cîinelui scrisă de Susan Orlean, aceasta afirmă că Rin Tin Tin ar fi primit şi cele mai multe voturi pentru un Oscar la categoria cel mai bun actor, dar noua academie se răzgîndise apoi, dîndu-şi seama ce ar spune asta despre talentele vedetelor sale umane, aşa că a hotărît să-i acorde premiul unui om, şi anume Emil Jannings.

Marea ironie este că, după cîte se pare, Rin Tin Tin nu a fost un cîine, ci mai mulţi. În 1965, Jack Warner i-a mărturisit unui reporter că studioul său, temîndu-se să nu-l piardă pe adevăratul Rin Tin Tin, crescuse 18 sosii cu care îl înlocuia adesea la filmări. Mulţi dintre cei care au lucrat cu el mai spuneau că Rin Tin Tin cel original era cel mai nesuferit animal pe care l-au văzut vreodată. Oricum, indiferent dacă Rin Tin Tin a fost un singur cîine sau mai mulţi, Warner Brothers s-a îmbogăţit din franciză.

Totuşi, *Cîntăreţul de jazz* a fost un risc imens. Realizarea lui a costat 500 000 de dolari şi, atunci cînd s-a turnat, nu putea rula decît în două cinematografe din lume. Jolson, oricît ar fi fost de celebru, reprezenta şi el un pariu riscant. Nu mai jucase niciodată în faţa camerei. Nici nu avea rost. Nu avea nici un talent care să se potrivească cu filmele mute. Dar acum a strălucit.

Filmările la *Cîntăreţul de jazz* au durat patru luni. Partea cu sunetul a fost gata în doar două săptămîni, între 17 şi 30 august. A durat atît de puţin pentru că nu era de înregistrat foarte mult sunet. În tot filmul se rosteau doar 354 de cuvinte, aproape toate fiind replicile lui Jolson. Dialogurile nu erau extraordinar de rafinate, ca să nu zic mai mult. Iată o mostră: „Dragă mamă, dacă o să am succes în spectacolul ăsta, o să ne mutăm de aici. O, da, o să ne mutăm în Bronx. Acolo-i multă iarbă verde şi sînt mulţi oameni pe care îi cunoşti. Acolo-s soţii Ginsberg, Guttenberg şi Goldberg. Oho, o grămadă de Bergi, eu nu-i ştiu pe toţi”. (Unii zic că Jolson a improvizat, alţii că aşa era scenariul.)

În vreme ce Jolson filma secvenţele cu replici în Los Angeles, la 650 de kilometri spre nord, în Sacramento, Buster Keaton filma poate cea mai memorabilă scenă din filmul mut – cu siguranţă una dintre cele mai desăvîrşite scene comice, ca să nu spun şi cea mai periculoasă. Era scena din *Steamboat Bill Jr.* în care faţada unei case cade peste Keaton, dar el scapă teafăr pentru că se află exact în locul în care s-a nimerit să fie o fereastră deschisă. Pentru ca scena să fie cît mai palpitantă – şi chiar aşa

este –, fereastra era doar cu cîte cinci centimetri mai lată de o parte şi de alta a lui Keaton. Dacă peretele s-ar fi deplasat sau dacă punctul de impact ar fi fost calculat chiar şi cu o eroare foarte mică, Buster Keaton şi-ar fi pierdut viaţa. Poate că nimic nu spune mai multe despre filmele mute şi cei care jucau în ele decît faptul că actorii îşi riscau adesea viaţa numai ca să iasă o glumă bună. Aşa ceva nu se întîmpla în filmele sonore.

Steamboat Bill Jr. a fost unul dintre cele mai bune filme ale lui Keaton, dar nu a avut deloc succes la public. Cînd a fost lansat, lumea nu prea se mai uita la filme mute. La vremea cînd a filmat *Steamboat Bill Jr.*, Keaton cîştiga binişor peste 200 000 de dolari pe an. În 1934, avea să fie falit.

Filmele sonore au fost salvarea Hollywoodului, dar această salvare a costat foarte scump: stres pentru vedete şi producători, costul noilor echipamente pentru studiouri şi cinematografe, mii de muzicanţi care şi-au pierdut locul de muncă pentru că nu mai era nevoie de acompaniamentul lor. La început teama cea mai mare a industriei era că filmele sonore se vor dovedi a fi un capriciu trecător – posibilitate care dădea fiori, avînd în vedere investiţiile uriaşe necesare pentru a produce şi a comercializa astfel de filme. Orice cinematograf din ţară care voia să prezinte filme sonore trebuia să investească între 10 000 şi 25 000 de dolari în echipamente. Pentru studiouri, un platou de filmare complet echipat costa cel puţin jumătate de milion de dolari – asta presupunînd că studioul putea să achiziţioneze aparatura de înregistrare de care avea nevoie, fiindcă cererea a depăşit rapid oferta. Un producător disperat, nereuşind să facă rost de suficiente echipamente de sonorizare, s-a gîndit să-şi turneze filmul cum făcea de obicei, în California, dar cu sunetul înregistrat, prin telefon, cu ajutorul unor echipamente din New Jersey. Din fericire, a izbutit să găsească nişte echipamente de sunet, nemaifiind astfel nevoit să descopere, cum s-ar fi întîmplat cu siguranţă, că prin această strategie de înregistrare la distanţă nu ar fi reuşit niciodată să obţină un rezultat decent.

Odată echipate, studiourile descopereau adesea că trebuie să-şi găsească alte sedii, mai liniştite, şi să schimbe condiţiile de muncă astfel încît să nu mai fie zgomot. „Atunci cînd trebuie filmată o scenă, tîmplarii trebuie să se oprească din ciocănit, iar vopsitorii de pe platou să nu mai cînte în timp ce lucrează”, explica serios un observator. Camioanele de livrare nu aveau voie să claxoneze ori să-şi tureze motoarele. Era interzis să

se trîntească uşile. Chiar şi cel mai camuflat strănut putea distruge o scenă. La început, multe filme erau turnate în toiul nopţii pentru a minimaliza complicaţiile reprezentate de zgomotul de fundal.

O altă lovitură grea a fost pierderea unor pieţe străine. Peste o treime din veniturile Hollywoodului veneau din străinătate. Pentru ca un film mut să fie vîndut în alte ţări, nu trebuia decît să adauge inserturile scrise între diferite secvenţe, dar, pînă la inventarea dublajului şi a subtitrării, filmele sonore nu puteau rula decît în locuri unde oamenii ştiau limba în care era vorbit filmul. O soluţie era realizarea mai multor versiuni ale filmului, folosind un singur platou de filmare, dar pînă la zece echipe de actori care vorbeau diferite limbi, turnînd variantele una după alta.

Toate aceste probleme au fost, desigur, depăşite, iar filmele sonore s-au bucurat curînd de un succes care întrecea chiar şi cele mai optimiste aşteptări. Pînă în 1930, practic fiecare cinematograf din America avea sonorizare. Numărul spectatorilor a crescut de la 60 de milioane în 1927 la 110 milioane în 1930. Activele studioului Warner Brothers au crescut de la 16 milioane de dolari la 200 de milioane. Numărul cinematografelor pe care le deţinea sau le controla a crescut de la unu la şapte sute.

La început, filmele sonore erau adesea numite „vorbite”, deşi uneori li se spunea „filme cu dialog”. O vreme, nu a fost prea clar ce anume înseamnă filme sonore. Pînă la urmă s-a ajuns la un consens. Un film care oferea muzică înregistrată, dar fără replici se numea „cu sunet”. Dacă mai avea şi nişte efecte de sunet, era numit „cu sunet şi efecte”. Dacă avea şi cîteva replici înregistrate, se numea „film sonor”. Dacă era un film propriu-zis, cu tot felul de sunete şi cu replici, însemna că este un „film complet sonor”’. Primul film cu adevărat complet sonor a fost *The Lights of New York* din 1928, dar calitatea sunetului era atît de proastă, încît avea şi subtitrare.

În vara anului 1927 *Variety* observa că vreo patru sute de străini lucrau ca actori sau pe alte posturi creative la Hollywood şi că mai mult de jumătate dintre rolurile principale erau jucate de artişti de origine străină. Pola Negri, Vilma Bánky, Lya De Putti, Emil Jannings, Joseph Schildkraut, Conrad Veidt şi mulţi alţii din Germania sau Europa Centrală au fost mari staruri, dar numai atît timp cît publicul nu le-a putut auzi accentul. Şi Universal, şi Paramount erau dominate de vedete şi regizori germani. Se spunea, mai în glumă, mai în serios, că la Universal limba oficială este germana.

Cîţiva actori europeni – Peter Lorre, Marlene Dietrich, Greta Garbo – s-au adaptat sau chiar le-a mers excelent în noile filme cu sonor, dar majoritatea actorilor cu accent străin s-au trezit că nu îi mai angajează nimeni. Jannings, cîştigătorul primului premiu Oscar pentru interpretare, s-a întors în Europa şi şi-a petrecut anii de război făcînd filme de propagandă pentru nazişti. În culise, europenilor încă le mergea foarte bine, dar acum filmele care se vedeau pe marele ecran erau exclusiv un produs american.

Deşi semnificaţia acestui lucru nu prea a fost băgată în seamă în America, la nivel global efectul a fost profund. Cinefilii din toată lumea s-au trezit brusc expuşi, adesea pentru prima dată, la vocile unor americani, la vocabularul american, la cadenţa, pronunţia şi topica americane. Conchistadori spanioli, curteni din epoca elisabetană, personaje din Biblie – toţi vorbeau acum cu vocile unor americani, şi nu doar uneori, ci film după film după film. Efectul psihologic al acestui lucru a fost uriaş, mai ales asupra tinerilor. Odată cu vorbirea americanilor veneau şi ideile americanilor, atitudinile americanilor, simţul umorului şi sensibilităţile americanilor. În mod paşnic, accidental şi aproape pe neobservate, America tocmai cucerise lumea.

1. Un lucru relativ ignorat era că Roxy a fost vîndut aproape imediat Casei de Filme Fox pentru uluitoarea sumă de 15 milioane de dolari. Achiziţia aceasta a contribuit semnificativ la falimentul companiei Fox în deceniul următor.

Capitolul 24

Robert G. Elliott nu era criminal din fire, dar, fără îndoială, spre marea lui surprindere, s-a dovedit a fi destul de priceput la omorît oameni. Dichisit, cu părul alb, cu pipă şi cu un aer gînditor şi înţelept, în alte circumstanţe ar fi putut fi profesor universitar. Cu siguranţă era suficient de inteligent pentru asta. Însă în 1926, la vîrsta de 53 de ani, a devenit cel mai de seamă călău al Americii.

Elliott a crescut într-o familie prosperă, la o fermă mare din nordul statului New York. A studiat matematica şi fizica la Şcoala Normală din Brockport (acum State University of New York at Brockport), dar pasiunea lui era electricitatea, aşa că în tinereţe s-a hotărît să se facă electrotehnist. Asta se întîmpla la sfîrşitul secolului al XIX-lea, cînd reţelele electrice erau o tehnologie nouă şi incitantă. Elliott se ocupa cu instalarea centralelor electrice municipale pe tot teritoriul statului New York şi în Noua Anglie, cînd a fost deviat spre provocatoarea activitate de electrocutare a criminalilor. Şi asta era ceva nou, dar nu mergea chiar ca pe roate.

Electrocutarea părea, la prima vedere, o modalitate rapidă şi umană de ucidere a oamenilor, dar în practică s-a dovedit că nu este nici ingenioasă, nici simplă. Dacă voltajul era prea scăzut sau nu era aplicat suficient de mult timp, victima era adesea buimăcită, dar nu omorîtă – o biată creatură care abia mai respira. Dacă se administra un şoc mai puternic, rezultatele tindeau să devină atît de spectaculoase, încît îţi întorceau stomacul pe dos. Uneori vasele de sînge plesneau şi, într-o clipită, victimei îi exploda un ochi. Cel puţin o dată s-a întîmplat ca subiectul să fie prăjit încetişor, de viu. Mirosul de carne arsă era „insuportabil”, îşi amintea unul dintre cei prezenţi. A devenit limpede că electrocutarea era o ştiinţă care necesita o gestionare atentă şi profesionistă ca să fie aplicată eficient şi cît de cît uman. Aici a intrat în scenă Robert Elliott.

Chemat în calitate de consultant pentru o execuţie din statul New York, după ce citise despre rateurile şi suferinţele provocate pînă atunci, Elliott şi-a dat seama că secretul unei execuţii reuşite era să reglezi administrarea

curentului electric în mod continuu şi judicios pe tot parcursul procesului, aşa cum controlează un anestezist fluxul de gaz administrat unui pacient pe masa de operaţie, astfel încît subiectul mai întîi să-şi piardă cunoştinţa şi apoi şi viaţa, într-o manieră progresivă şi mult mai neagresivă.

A efectuat primele două execuţii în ianuarie 1926 şi s-a dovedit a fi atît de priceput la asta, încît curînd îl contractau toate statele din est. Elliott nu găsea vreo satisfacţie în uciderea unor oameni – ba chiar dimpotrivă –, dar avea capacitatea, mai mult sau mai puţin unică, de a-i trimite pe lumea cealaltă cu blîndeţe. În 1927, executa cam trei oameni pe lună şi era plătit cu 150 de dolari de căciulă, fiind – din toate punctele de vedere, deşi nu şi cu numele – călăul oficial în statul New York şi în Noua Anglie.

Pentru că nu avea echipament de specialitate, Elliott a fost nevoit să şi-l construiască. Fiecărei victime i se punea pe cap o tichie confecţionată dintr-o cască de fotbal din piele, pe care o cumpăra de la magazinul de articole sportive din oraşul lui. Este macabră, dar veridică imaginea lui Sacco şi Vanzetti întîmpinîndu-şi moartea costumaţi în stilul fotbalistului Red Grange.

Cu tot tam-tamul şi lamentaţiile sincere ale protestatarilor şi editorialiştilor care deplîngeau procesul neechitabil şi soarta nedreaptă ale lui Sacco şi Vanzetti, se pare că majoritatea americanilor considerau că aceştia erau probabil vinovaţi, iar celorlalţi nu prea le păsa. Potrivit scriitorului Francis Russell, în 1926 cei mai mulţi nu ştiau dacă Sacco şi Vanzetti mai trăiesc sau nu. Jurnalistul Heywood Broun era sigur că omul de rînd „nu dă doi bani pe povestea asta”. Era disperat că pînă şi ziarul lui, *The World*, a publicat mai multe materiale despre cazul Snyder-Gray decît despre Sacco şi Vanzetti. Nici măcar susţinătorii lor nu erau mereu teribil de empatici. Katherine Anne Porter a fost şocată cînd, spunîndu-i comunistei Rosa Baron că speră să fie graţiaţi, Baron s-a răstit: „Graţiaţi – pentru ce? Vii nu valorează pentru noi nici cît o ceapă degerată”.

Cumva surprinzător, Sacco şi Vanzetti nu erau cei mai celebri deţinuţi din închisoarea Charlestown în vara anului 1927. Onoarea îi revenea altui imigrant, care nu prea mai era acum subiect de ştiri, dar al cărui nume, în mod ironic, a rămas mai viu decît cele ale lui Sacco şi Vanzetti în deceniile următoare. Acesta era Charles Ponzi, care cu opt ani înainte captase atenţia întregii lumi născocind schema ce îi poartă numele, menită să-i ajute pe oameni să cîştige o mulţime de bani foarte rapid.

Ponzi era spilcuit şi mărunţel – avea cam 1,50 metri înălţime. Originar din Parma, a venit în Statele Unite în 1903, la vîrsta de 21 de ani, şi a avut tot felul de slujbe, de la picolo la funcţionar şi angrosist, vînzînd legume. Dar în 1919, pe cînd locuia la Boston, a născocit o schemă – în sine perfect legală – menită să-i aducă profit din speculaţii cu cupoane poştale de răspuns internaţional. Aceste cupoane au fost inventate ca modalitate de a ajuta persoane sau firme să trimită ori să primească scrisori sau colete din străinătate. Sistemul era menit să faciliteze schimburile la scară mică dintre ţări. Ponzi şi-a dat seama că poate să cumpere cupoane din Europa cu monede europene depreciate, apoi să le folosească în America, obţinînd în schimbul lor verzişori americani, cărora le mergea foarte bine. Pentru fiecare dolar investit, putea primi înapoi 3,50 dolari.

Promiţîndu-le investitorilor că le va oferi un profit de 50% în numai 90 de zile, Ponzi şi-a lansat schema în toamna anului 1919, iar pînă în primăvara următoare – exact cînd Parmenter şi Berardelli erau împuşcaţi în Braintree, iar Sacco şi Vanzetti erau arestaţi în Brockton – Ponzi era asaltat de clienţi doritori. Mii de oameni se adunau în fiecare zi în faţa sediului său din cartierul North End din Boston, încercînd să-şi lase banii în grija lui. Adesea erau economiile lor de-o viaţă. Ponzi încasa atît de mulţi bani, încît efectiv nu mai apuca să-i depună la bancă. Îi înghesuia în cutii de pantofi şi prin sertarele birourilor. În aprilie a încasat 120 000 de dolari, în mai 440 000, în iunie 2,5 milioane, în iulie peste şase milioane, majoritatea în bancnote mici.

Problema cu sistemul lui Ponzi era că, luate separat, cupoanele valorau foarte puţin – de obicei cinci cenţi –, aşa că ar fi trebuit să schimbe cantităţi uriaşe de cupoane ca să obţină un profit rezonabil. Aşa că Ponzi nici măcar nu a încercat să facă asta. Era mult mai simplu să-i plătească pe primii investitori din sumele depuse de cei mai recenţi investitori. Atît timp cît banii au continuat să intre, schema a funcţionat ca unsă, dar nu trebuie să fii un mare geniu financiar ca să te prinzi că aranjamentul nu putea rezista la nesfîrşit. Din păcate, Ponzi chiar a crezut că se poate. Şi-a deschis filiale pretutindeni în Noua Anglie ca să încaseze şi mai mulţi bani şi s-a lansat într-un ambiţios program de extindere şi diversificare. Atunci cînd s-a prăbuşit tot eşafodajul, era în negocieri pentru achiziţionarea unei companii de transport maritim, a unei bănci şi a unui lanţ de cinematografe, crezînd cu naivitate că este un adevărat titan al afacerilor, de categoria unui John D. Rockefeller. Trebuie remarcat că, personal, Ponzi nu a cîştigat mare lucru

din mişmaşurile lui iscusite. Şi-a cumpărat o casă frumoasă şi o maşină nouă din banii investitorilor, dar în rest cea mai mare cheltuială pe care şi-a permis-o a fost să doneze 100 000 de dolari unui orfelinat.

Planurile măreţe ale lui Ponzi au început să se destrame cînd un ziarist a întrebat la poştă cum se descurcă cu atîtea cupoane de răspuns internaţional. S-a dovedit că Ponzi nu încasase decît nişte cupoane în valoare de 30 de dolari. Restul erau bani luaţi de la unii investitori şi daţi altora. În total, se estimează că Ponzi a intrat în gaură cu vreo zece milioane de dolari, ceea ce înseamnă în banii de astăzi mai mult de 100 de milioane de dolari. Aproximativ 40 000 de oameni îşi investiseră banii în afacerea lui.

În total, schema lui Ponzi nu a durat decît opt luni. Ponzi a fost pus sub acuzare, condamnat şi trimis într-o închisoare federală pentru trei ani şi jumătate. Atunci cînd a fost eliberat, statul Massachusetts i-a adus alte acuzaţii, dar Ponzi, ieşit pe cauţiune, s-a ascuns în Florida. Statul Florida era în toiul celebrului boom al pieţei imobiliare, iar Ponzi, care nu îşi băgase minţile în cap, a fost la un pas să lanseze o escrocherie imobiliară. Oferea terenuri reale, dar „uita” să le precizeze investitorilor că acestea se aflau pe fundul mării. În vara anului 1927, a ajuns iar la închisoarea din Charlestown, urmînd să fie deportat.

Dacă celor mai mulţi americani nu le păsa ce soartă vor avea Sacco şi Vanzetti, cîţiva mai obscuri au arătat că lor le pasă. În seara de 5 august, două staţii de metrou din New York, o biserică din Philadelphia şi casa primarului din Baltimore au fost zguduite de explozia unor bombe. O persoană şi-a pierdut viaţa şi mai multe au fost rănite în exploziile de la metrou. Atacul cu bombă din Baltimore i-a nedumerit pe mulţi pentru că Sacco şi Vanzetti nu aveau nici o legătură cu oraşul acela, iar primarul, William F. Broening, nu îşi exprimase nici o părere despre acest caz, nici pozitivă, nici negativă.

Ca întotdeauna, poliţia habar nu avea cine ar putea fi făptaşii. O vreme, la New York principalul suspect a fost un om despre care se ştia doar că este asistent stomatologic şi care fusese surprins uitîndu-se în catedrala St. Paul din New York într-un fel pe care poliţiştii l-au considerat dubios. Cînd a fost percheziţionat, s-a descoperit că avea asupra lui un manifest anarhist. A fost arestat şi reţinut fără cauţiune. Mai mult nu se ştie despre soarta lui, dar

nu a fost acuzat de nici unul dintre atacurile cu bombă. Nici el şi nici altcineva.

Execuţia lui Sacco şi Vanzetti era programată pentru 10 august, ziua în care preşedintele Coolidge a inaugurat lucrările de la Muntele Rushmore. Afară, o mulţime furioasă inunda străzile şi poliţişti călare se chinuiau să menţină ordinea. „Atmosfera părea încărcată cu electricitate”, a remarcat Robert G. Elliott cînd a ajuns, după ce se înserase. De-a lungul zidurilor închisorii fuseseră instalate mitraliere şi, se pare, gardienii aveau permisiunea să tragă în mulţime dacă lucrurile luau o întorsătură urîtă. Înăuntru, lui Sacco, Vanzetti şi unui al treilea deţinut condamnat, Celestino Madeiros – tînărul care mărturisise că el comisese jaful din Braintree, mărturie respinsă de judecătorul Thayer în 1925 –, li s-a adus ultima masă şi li s-a oferit ultima împărtăşanie. Madeiros nu avea nici o legătură cu cazul lui Sacco şi Vanzetti. Pur şi simplu era şi el la pachet, fiind executat pentru uciderea unui funcţionar bancar în timpul altui jaf.

Pe la 11 noaptea, s-au adunat şi martorii, iar Elliott şi-a pregătit echipamentul, însă, cu doar 36 de minute înainte de ora la care era programată execuţia, a sosit un ordin de amînare din partea guvernatorului statului Massachusetts, Alvan Fuller, prin care avocaţilor ce îi reprezentau pe condamnaţi – mai exact, singurului avocat, Fred Moore, hărţuit de toată lumea – li se acorda o amînare de 12 zile în care să găsească un tribunal dispus să aprobe rejudecarea cazului ori să ia în considerare noi probe. Madeiros, deşi nu avea nici o legătură, a primit şi el o amînare, din considerente practice.

Iar au fost detonate bombe. Casa unuia dintre juraţi, din East Milton, Massachusetts, a fost aruncată în aer în toiul nopţii, pe 16 august. Din fericire, nu a murit nimeni. La celălalt capăt al ţării, în Sacramento, California, o bombă a spulberat acoperişul unui cinematograf. De ce Sacramento şi de ce un cinematograf erau întrebări la care autorităţile nu puteau răspunde.

Fred Moore nu a reuşit să găsească pe nimeni care să vină în ajutorul lui Sacco şi Vanzetti. Judecătorul Louis D. Brandeis de la Curtea Supremă, cu care ar fi avut cele mai mari şanse să-i salveze pe cei doi, era acum nevoit să se salveze pe sine din cauza unor „relaţii personale cu unii dintre cei interesaţi”. Soţia lui legase o prietenie bazată pe empatie cu soţia lui Sacco, Rose. Preşedintele Curţii Supreme de Justiţie, William Howard Taft, a refuzat să se întoarcă de la casa lui de vacanţă din Canada ca să pronunţe

o hotărîre. Şi judecătorul Harlan Fiske Stone a refuzat să se întoarcă de la casa lui de vacanţă de pe coasta statului Maine.

În seara de 22 august, soţia lui Sacco şi sora lui Vanzetti s-au dus la sediul guvernului statului Massachusetts ca să-l implore pe guvernatorul Fuller. Acesta a discutat o oră şi jumătate cu femeile, dar a rămas neînduplecat. „Eu am o datorie impusă prin lege”, a spus el cu tristeţe. „Îmi pare rău.” Execuţiile aveau să se desfăşoare aşa cum era stabilit, conform legislaţiei în vigoare, începînd de la miezul nopţii.

Din nou s-au strîns oameni puzderie – deşi de data asta erau în număr vizibil mai mic şi mai puţin vocali. S-au reluat etapele deja cunoscute. S-au strîns din nou martorii. Elliott şi-a pregătit echipamentul. Toţi se uitau la ceas în timp ce minutele se scurgeau încet. În cele din urmă, a sosit şi ora programată. Madeiros a fost ales să fie primul şi a intrat în camera de execuţie oarecum apatic – în mod ciudat, din cauză că mîncase prea mult. Închisoarea Charlestown respecta cu sfinţenie tradiţia de a le oferi la ultima masă condamnaţilor orice doreau aceştia, iar Madeiros, evident, îşi făcuse de cap. Elliott a lucrat cu maximă eficienţă. Madeiros a fost legat de scaunul electric la 12:02 şi declarat decedat la şapte minute după aceea.

A urmat Sacco. El a refuzat ultima împărtăşanie şi a făcut cei 17 paşi de la celula lui pînă la camera de execuţie fără să fie ajutat, dar avea o paloare vizibilă. În timp ce era legat de scaun, a strigat în italiană: „Trăiască anarhia!”, apoi a adăugat în engleză: „Adio, soţia mea, adio, copilul meu, adio, prieteni!”. (De fapt, Sacco avea doi copii; eroarea a fost pusă pe seama stresului extrem.) În acest moment, din nefericire, lucrurile au trenat întrucît casca nu era de găsit. În vreme ce Elliott şi alţi funcţionari o căutau, Sacco continua să-şi ia adio, tensionat, de la prieteni şi rude. Casca a fost găsită în cele din urmă sub leşul lui Madeiros, întins pe o targă de pe coridor, şi a fost adusă de urgenţă şi pusă pe capul lui Sacco.

„Bună seara, domnilor!”, a strigat Sacco puţin speriat în momentul acela. La final, cu voce şoptită, a rostit „Adio, mamă”, după care s-a acţionat maneta. A fost declarat decedat la 12:19:02.

Vanzetti, ultima victimă, a refuzat la rîndul lui ultima împărtăşanie. Mai avea patru paşi, pe care i-a făcut calm şi demn. Le-a strîns mîna gardienilor, apoi s-a întors spre William Hendry, directorul închisorii, şi a dat mîna şi cu el. „Vreau să vă mulţumesc pentru tot ce aţi făcut pentru mine, domnule director”, a spus Vanzetti. Hendry a fost prea tulburat ca să-i răspundă. După aceea Vanzetti s-a întors către martori şi, cu glas limpede şi

într-o engleză fără cusur, a zis: „Aş vrea să vă spun că sînt nevinovat şi că nu am comis niciodată vreo crimă, poate nişte păcate uneori. Vă mulţumesc pentru tot ce aţi făcut pentru mine. Nu sînt vinovat de nici o crimă, nu doar de aceasta. Sînt un om nevinovat”. Şi a adăugat: „Aş vrea să-i iert pe anumiţi oameni pentru ceea ce îmi fac acum”. S-a aşezat pe scaun şi a stat calm şi tăcut în timp ce era legat şi i se punea casca pe cap. O clipă mai tîrziu s-a acţionat maneta. „S-a lăsat o tăcere mormîntală; nu se mai auzea decît pîrîitul curentului electric”, scria Elliott în memoriile sale publicate în 1940, *Agent of Death*. Vanzetti a fost declarat decedat la 12:26:55, la mai puţin de opt minute după Sacco.

În America, reacţia la aceste execuţii a fost surprinzător de slabă. La New York, mulţimile au întîmpinat vestea într-o „tăcere sumbră”, potrivit revistei *Times*. La Boston, reacţia a fost ciudat de molcomă. Oamenii au aşteptat confirmarea oficială, apoi s-au împrăştiat tăcuţi în noapte. Celor mai mulţi li se părea că nu are nici un rost să mai continue protestele. Militarii şi poliţiştii au fost retraşi de pe străzi. A doua zi, viaţa oraşului îşi reluase cursul normal.

În alte locuri lucrurile au stat cu totul altfel. În toată lumea au izbucnit proteste – la Buenos Aires, Ciudad de México, Sydney, Berlin, Hamburg, Geneva, Leipzig şi Copenhaga. Multe demonstraţii au degenerat în violenţe. În Germania nouă persoane şi-au pierdut viaţa. La Londra au avut loc ciocniri între protestatari şi poliţie în Hyde Park. 40 de oameni au fost răniţi, unii avînd nevoie de spitalizare. La Havana, Ambasada Statelor Unite a fost ţinta unui atac cu bombă. La Geneva, nişte manifestanţi violenţi au atacat sediul Ligii Naţiunilor, chiar dacă Statele Unite nu făceau parte din ea, şi au spart vitrinele unor magazine şi ferestrele unor hoteluri. În tot acest haos, s-au tras focuri de armă şi o persoană a fost ucisă. La Berlin, primarul New Yorkului, Jimmy Walker, care se afla într-un turneu prin Europa, a fost ameninţat de comuniştii din oraş că îi vor rupe picioarele. În acele zile nu erai nicăieri în siguranţă dacă erai american.

Mai ales francezii s-au inflamat. Parizienii, care pînă nu demult veneau puhoi să-i întîmpine pe Lindbergh, Byrd, Chamberlin şi Levine, au năvălit acum pe străzile oraşului, căutînd americani pe care să-i ia la bătaie. Cînd nu găseau americani, gloatele se luau de localnicii care păreau mai avuţi. Clienţii de pe terasele multor cafenele au fost ultragiaţi şi în unele cazuri bătuţi cu sălbăticie numai pentru că arătau insuportabil de burghezi. Mai

multe cafenele au fost devastate în timpul unor încăierări între clienţi şi manifestanţii violenţi. În alte locuri din oraş, mulţimile dezlănţuite au atacat tot ce avea legătură cu America: cinematografele unde rulau filme americane, hotelurile americane, magazinele care vindeau produse americane. Potrivit corespondentului cotidianului londonez *The Times*, violenţele manifestanţilor au avut ca ţintă principală, nu se ştie de ce, nişte magazine de încălţăminte care vindeau pantofi americani. Spre dezgustul multora, gloatele au profanat şi Mormîntul Soldatului Necunoscut. Încercînd să restabilească ordinea, vreo două sute de poliţişti au fost răniţi. Unii au fost înjunghiaţi.

Revista *Time* a profitat de ocazie ca să-şi permită puţin bigotism antropologic. „În America de Sud”, observa aceasta, „volatilii – şi indolenţii – locuitori ai Paraguayului şi Argentinei au fost foarte uşor convinşi să înceteze orice muncă… Radicalii elveţieni au fost violenţi într-un mod amuzant; britanicii într-un mod vag; germanii în mod stupid; francezii au fost isteric de violenţi”.

În ziua execuţiei, soţii Coolidge au plecat cu trenul în vest, către Wyoming şi Parcul Naţional Yellowstone, unde şi-au petrecut mai multe zile bucurîndu-se de privelişte, uitîndu-se la gheizere şi rîzînd de urşi, care pe vremea aceea erau încurajaţi să cerşească mîncare la marginea drumului. Preşedintele a reuşit să-şi facă şi puţin timp ca să pescuiască. Nu şi-a exprimat nici un fel de părere despre execuţiile lui Sacco şi Vanzetti sau despre orice altceva.

Erau Sacco şi Vanzetti nevinovaţi? După atîta timp, este imposibil de spus cu siguranţă, dar avem motive să bănuim că poate nu au fost chiar aşa de inocenţi cum au vrut să pară. În primul rînd, erau prieteni apropiaţi ai lui Carlo Valdinoci, cel mai notoriu dintre autorii atacurilor cu bombă. De asemenea, se declaraseră a fi adepţii lui Luigi Galleani, cel mai militant şi mai implacabil dintre radicalii antiamericani. Galleani era un personaj foarte aventuros. Fusese trimis la închisoare în Italia pentru activităţi radicale, dar scăpase – din cîte se spune, după ce ar fi sedus-o pe nevasta directorului închisorii – şi se stabilise în America, unde a început imediat să instige la răsturnarea prin violenţă a guvernului. Galleani publica o foaie radicală intitulată *Cronaca Sovversiva* (*Cronica subversivă*), care avea un public mic, dar devotat, de vreo patru-cinci mii de cititori. Bart Vanzetti colabora şi el în mod regulat cu texte la această publicaţie. Se crede că

galleaniştii s-au aflat în spatele celor mai multe atacuri cu bombă din această perioadă – sau a tuturor. Umbla zvonul că Vanzetti se pricepea să facă bombe, chiar dacă nu le plasa neapărat tot el. Istoricul Paul Avrich afirmă că Vanzetti a fost „probabil implicat” în atacul cu bombă din Youngstown, Ohio, care a ucis zece poliţişti, şi că făcea cu siguranţă parte din mica celulă responsabilă pentru acest atac.

Mulţi oameni implicaţi activ în acest caz, şi atunci, şi mai tîrziu, au conchis că Sacco şi Vanzetti sigur erau vinovaţi de *ceva*. Şi romancierul Upton Sinclair, care era total de partea celor doi, a ajuns să creadă fuseseră implicaţi măcar în fabricarea bombelor. Katherine Anne Porter a trebuit să ajungă la o concluzie similară după lungi discuţii cu unele persoane din interiorul mişcării anarhiste. Potrivit mai multor relatări, pînă şi avocatul lui Sacco şi Vanzetti, Fred Moore, credea că Sacco era vinovat de crimele din Braintree şi probabil şi Vanzetti. De aceeaşi părere era şi Carlo Tresca, alt anarhist, care îi cunoştea bine pe amîndoi. Francis Russell, care a scris două cărţi despre acest caz, a crezut mult timp în nevinovăţia lor („oamenii ăştia nu aveau stofă de criminali, nici prin caracter, nici prin obiceiuri”), dar pînă la urmă a ajuns la concluzia că erau vinovaţi. Documentele personale ale preşedintelui Harvardului, care a fost şi şeful comisiei de control, A. Lawrence Lowell, desecretizate în 1977, arătau că şi el sperase să descopere că cei doi sînt nevinovaţi, dar că dovezile îl convinseseră de vinovăţia lor. O examinare la rece a stenogramelor arată clar că în ambele procese nu erau bigoţi şi că judecătorul Thayer, indiferent ce convingeri ar fi avut în afara sălii de judecată, a prezidat un proces echitabil.

Nimeni nu a cercetat mai mult cazul lui Sacco şi Vanzetti şi lumea sinistră în care se învîrteau aceştia decît regretatul Paul Avrich, profesor la City University of New York. În cartea sa din 1991 *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, Avrich întreba retoric dacă era posibil ca Vanzetti să fie implicat în jaful din Braintree şi răspundea: „Deşi dovezile sînt departe de a fi satisfăcătoare, răspunsul este aproape sigur afirmativ. La fel şi în cazul lui Sacco”. Chiar dacă nu erau vinovaţi de crima respectivă, credea Avrich, erau aproape cu siguranţă vinovaţi de alte acte criminale, inclusiv de atacurile cu bombă care au determinat raziile lui Palmer din 1919. Asta, spunea el, era „practic o certitudine”.

În anii ’20 testele balistice erau rudimentare şi nu prea inspirau încredere, însă alte teste mai scrupuloase din epoca modernă au arătat că glonţul care l-a ucis pe Berardelli a fost într-adevăr tras cu pistolul lui Sacco

– dacă nu cumva probele au fost măsluite într-un fel care ar presupune o uriaşă teorie a conspiraţiei.

Poate că ar trebui să-l lăsăm pe Avrich să aibă ultimul cuvînt în această chestiune. „Este frustrant să te gîndeşti”, scria el în 1991, „că încă sînt în viaţă unii oameni – printre care şi văduva lui Sacco – care ar putea, dacă ar vrea, să dezvăluie măcar o parte din adevăr”. Nu a făcut nimeni asta. Iar între timp au murit toţi.

Capitolul 25

Cînd a devenit faimos, Babe Ruth a descoperit că celebritatea are şi o parte proastă, pentru că nu putea intra în prea multe locuri publice fără să fie deranjat, uneori asta implicînd chiar o anumită doză de pericol. În 1921 bea ceva într-o bodegă ilegală din New Jersey cînd un muşteriu cam afumat a început să se lege de el. După un schimb de replici, au ieşit din local. Cînd Harry Hooper, alt jucător de baseball, care venise cu Ruth în seara aceea, a ieşit de la toaletă, nu l-a mai găsit. Uitîndu-se pe-afară, l-a descoperit pe Ruth încremenit, cu un pistol la tîmplă. Din fericire, Hooper a ajuns la timp ca să-l sperie pe cel care îl hărţuia pe Ruth şi care a rupt-o la fugă. După asta, Ruth s-a mulţumit să bea numai acasă la el, unde era în siguranţă.

În 1927 locuia la Hotel Ansonia, o clădire minunat de mare şi de excentrică, în stil Beaux Arts, de pe Broadway, între străzile Seventy-Third şi Seventy-Fourth. Ansonia era o rezidenţă hotelieră – un nou concept popular în anii ’20 –, ceea ce însemna că îmbina mărimea şi permanenţa unui apartament cu confortul unui hotel: cameristă care să-ţi facă curat, recepţie, schimbarea zilnică a prosoapelor şi aşa mai departe. Potrivit diferitelor relatări, Ansonia avea în hol o fîntînă arteziană în care era o focă şi o „fermă pe acoperiş” unde managementul ţinea nişte vaci şi nişte găini, ca să le ofere lapte şi ouă proaspete rezidenţilor favoriţi. Avea trei restaurante, printre care şi unul cu o capacitate de 550 de locuri, iar la subsol, cea mai mare piscină interioară din lume. De la recepţie se puteau trimite mesaje prin tuburi pneumatice către oricare apartament.

Pereţii groşi ai Hotelului Ansonia asigurau o izolare fonică excelentă, ceea ce îi atrăgea pe muzicieni – Enrico Caruso şi Arturo Toscanini se numărau printre rezidenţii săi de seamă –, dar hotelul era popular şi printre scriitori, oameni de teatru, sportivi şi alţii mai vagabonzi din fire. Romancierul Theodore Dreiser a locuit aici o vreme. Impresarul Florenz Ziegfeld avea un apartament cu 13 camere la un etaj, unde locuia cu soţia, şi alt apartament mai mic la etajul de deasupra, unde îşi ţinea amanta.

Ansonia a avut un rol şi în cel mai negru episod din istoria baseballului. Pe 21 septembrie 1919, un grup de pariori, în frunte, se spune, cu mafiotul Arnold Rothstein (deşi el a negat vehement) s-au întîlnit aici cu nişte membri prost plătiţi ai echipei Chicago White Sox, căzînd de acord să aranjeze un blat la Campionatul Mondial. Pe atunci Ruth nu locuia acolo. În 1926 s-a mutat într-un apartament care avea opt, 11 sau 12 camere, depinde pe care dintre biografii lui te hotărăşti să-l crezi. Indiferent de dimensiunile sale, era o reşedinţă excepţional de confortabilă.

În 1927 Ruth era cel mai bine plătit jucător de baseball şi se mîndrea cu asta. Înainte de începerea sezonului tot insistase să i se facă un contract mai generos, ceea ce Jacob Ruppert nu era dispus să accepte, date fiind vîrsta şi burta lui Ruth şi problemele financiare ale lui Ruppert din Florida după uraganul din toamna anterioară. Pînă la urmă, Ruppert a cedat şi i-a oferit lui Ruth un contract pe trei ani cu 70 000 de dolari pe an, purtîndu-se de parcă asta l-a adus cu un picior în groapă. Ziarele au făcut mare caz de salariul uriaş al lui Ruth. Ziariştii calculau că, la banii ăştia, Ruth putea să-şi cumpere cîte o maşină nouă pe săptămînă sau cîte o casă nouă în fiecare lună. În comparaţie cu alţi jucători de baseball, salariul lui Ruth chiar era enorm – aproape jumătate din banii de salarii ai echipei Yankees şi mai mult decît cîştigau la un loc următorii cinci din topul celor mai bine plătiţi jucători ai acestui club. Totuşi, asta arată mai mult cît de slab erau recompensaţi jucătorii de baseball în anii ’20 decît cît de fabulos de bogat devenise Ruth.

În comparaţie cu alte celebrităţi, mai ales cu staruri de la Hollywood, cîştigurile jucătorilor de baseball erau foarte modeste. Să comparăm salariul de 1 350 de dolari pe săptămînă al lui Ruth cu cei 4 000-5 000 de dolari pe care îi primeau Clara Bow şi Buster Keaton, cei 15 000 ai lui Tom Mix, 20 000 ai lui Douglas Fairbanks şi salariul cu adevărat mulţumitor de 30 000 de dolari cu care era plătit Harold Lloyd. Toate aceste sume păleau dacă le comparai, la rîndul lor, cu banii cîştigaţi de unii mafioţi ca Arnold Rothstein şi Waxey Gordon, care se spune că ar fi încasat 200 000 de dolari pe lună. Ceea ce aproape sigur nu ştia Ruth era că pînă şi Graham McNamee, crainicul de radio, avea un salariu mai mare decît el. Am greşi dacă am spune că Ruth era plătit îngrozitor de prost, dar nici prea mult nu cîştiga.

Cei mai mulţi bani Ruth nu îi cîştiga din baseball. În iarna 1926-1927, se estimează că a încasat aproape un sfert de milion de dolari din articole de ziar pe care nici măcar nu le scria el, din promovarea unor produse pe care

nu le văzuse în viaţa lui, dintr-un scurt, dar profitabil turneu de vodevil şi din filmul lui iubit, *Babe Comes Home*. Chiar şi aşa, tot a fost nevoit să împrumute 1 500 de dolari de la Ruppert ca să-şi plătească impozitele în 1927. Banii şi Ruth nu rezistau niciodată prea mult împreună.

Pe 8 august, Yankees au plecat în cea mai lungă deplasare din sezonul acela – la Philadelphia, Washington, Chicago, Cleveland, Detroit şi St. Louis, rămînînd cîte trei-patru zile în fiecare oraş; înapoi la New York pentru un singur meci, care fusese amînat, cu Red Sox; apoi iar la Philadelphia şi la Boston pentru încă şase zile. În plus, Ruppert a reuşit să strecoare în program şi un drum pînă la Indianapolis pe 15 august, pentru un meci amical cu o echipă locală din liga a doua. Meciurile amicale erau foarte profitabile pentru Ruppert şi le accepta ori de cîte ori avea ocazia. Cu totul, în 30 de zile cei de la Yankees aveau să străbată 6 000 de kilometri, să joace 27 de partide şi să facă 12 călătorii cu trenul, unele foarte lungi.

Lui Babe Ruth îi plăcea foarte mult să călătorească. Mai schimba peisajul şi avea ocazia să facă sex cu alte femei. În plus, aşa mai scăpa de complicaţiile vieţii sale personale, care se înmulţiseră peste măsură. Ruth se îndrăgostise de o actriţă pe nume Claire Merritt Hodgson, care era şi model. Născută în Georgia, domnişoara Hodgson avusese o viaţă plină şi aventuroasă, ca să nu zic mai mult. Măritată la 14 ani, mamă la 16, văduvă la 23, venise în nord pentru a deveni celebră şi bogată şi descoperise că este atrasă de sportivi. Dintre faimoasele sale cuceriri, cea mai notabilă era Ty Cobb. Totuşi, Ruth o adora şi curînd au început o relaţie. Nu se ştie exact cînd şi cum i-a dat soţiei – care încă locuia la reşedinţa lor de la ţară, din Massachusetts – vestea că are pe altcineva, dar asta s-a întîmplat la ceva timp după dezastruosul Campionat Mondial din 1926, cînd au fost văzuţi pentru ultima oară împreună în public. Pe scurt, în 1927 viaţa lui Ruth devenise extrem de complicată. Cum scria Leigh Montville: „Acum avea o soţie, o amantă oficială, o fermă, un apartament, un apartament pentru amantă, o fiică adoptivă [şi] o familie adoptivă”. Aşa că orice ocazie de a scăpa puţin de toate astea era cu siguranţă bine-venită.

Şi lui Miller Huggins, antrenorul echipei Yankees, îi plăcea să călătorească, deşi din cu totul alte motive. Nu fiindcă voia să fie împreună cu jucătorii sau ei îşi doreau să stea cu el – în mod surprinzător, nu prea se aveau la inimă –, ci pentru că aşa îşi putea îngădui plăcerea hobby-ului său preferat, şi anume să se ducă la patinoarele pentru role, să se aşeze pe un

scaun şi să se uite la patinatori. Huggins nu ştia să meargă pe role, dar visa să aibă cîndva un patinoar al lui. Aparent, singurul lucru din viaţa lui care îi făcea plăcere era să stea să se uite la cei care mergeau pe role.

Huggins era o ciudăţenie de om. În primul rînd, era foarte mic de statură – sursele nu oferă aceleaşi cifre, dar, oricum, avea în jur de 1,60-1,65 metri – şi avea o conformaţie adolescentină, încît uneori era luat drept băiatul care căra echipamentul echipei. În 1927 avea 48 de ani. Crescuse în Cincinnati, iar părinţii lui erau imigranţi englezi; tatăl său fusese un excelent jucător de crichet. Huggins a studiat dreptul la University of Cincinnati, unde l-a avut ca profesor pe William Howard Taft, preşedintele Curţii Supreme de Justiţie care atunci refuza să intervină în cazul lui Sacco şi Vanzetti.

Spre încîntarea şi mîndria părinţilor săi, Huggins şi-a luat examenul de intrare în barou în 1902, dar apoi i-a dezamăgit, refuzînd să practice avocatura. S-a apucat de baseball profesionist, care în 1902 nu era o meserie cu mult mai respectabilă decît cea a fetelor de la bordel – sau, cel puţin, aşa trebuie să li se fi părut părinţilor lui. În următorii 12 ani Huggins a jucat bine, deşi nu excepţional, ca apărător la bază pentru Cincinnati Reds şi St. Louis Cardinals, după care, în cele din urmă, a devenit jucător-antrenor şi apoi doar antrenor la a doua echipă. În 1917, cînd a fost invitat să preia Yankees, a fost cam sceptic şi reticent. Yankees erau o echipă mediocră şi i se părea că ar fi un pas înapoi pentru el. Dar a cîştigat campionatele din 1921, ’22, ’23 şi ’26, iar la mijlocul verii din anul 1927 se îndrepta în mod clar spre încă un trofeu. Deşi nu era iubit de jucătorii lui, mai ales de Ruth, care se certa încontinuu cu el şi îl poreclea „Puricele”, Huggins se purta frumos cu ei şi avea încredere că vor lua decizii bune pe teren, spre deosebire de John McGraw de la Giants, care considera că jucătorii lui „nu sînt în stare să-şi folosească creierul”. Cu Ruth avea uneori o răbdare de sfînt.

La New York locuia împreună cu sora lui şi cu o mătuşă într-un apartament de lîngă Yankee Stadium. Nu s-a însurat niciodată. Şi nici nu şi-a împlinit visul de a avea un patinoar pentru role. Deşi nimeni nu ar fi putut şti asta, în august 1927 Huggins mai avea de trăit doar doi ani.

Jucătorii mai prost plătiţi din echipă – adică majoritatea – abia aşteptau deplasările pentru că li se decontau aproape toate cheltuielile şi primeau şi o diurnă de patru dolari pe zi bani de drum, ceea ce însemna că puteau fie să trăiască ca belferii, fie să mai strîngă cureaua şi să bage în buzunar restul

banilor. Din deplasările pe care le făceau într-un sezon, un jucător ca Julie Wera putea strînge chiar şi 2 400 de dolari pe an.

În anii ’20 trenurile aveau nume, ceea ce le dădea un aer de romantism şi aventură: *Broadway Limited*, *Bar Harbor Express*, *Santa Fe De Luxe*, *Empire State Express*, *Texas Special*, *Sunrise Special*, *Sunset Limited*. După zborul lui Lindbergh, Pennsylvania Railroad a redeschis linia dintre St. Louis şi coasta de est, botezînd trenul, inevitabil, *Spirit of St. Louis*. Trebuie să menţionăm că uneori numele erau mai romantice decît călătoriile în sine. *Scenic Limited*, care mergea de la St. Louis la Pueblo, Colorado, străbătea în principal nordul Kansasului, care nu prea se potrivea cu ideea de somptuozitate topografică a multora, nici măcar a celor din Kansas. Unele nume erau de-a dreptul înşelătoare. The New York, Chicago & St. Louis Railroad nu deservea de fapt terminalele menţionate în denumirea companiei, ci se ocupa de o rută mai modestă, între Chicago şi Buffalo. La fel, Atlantic Limited nu simţise niciodată mirosul mării, limitîndu-se să traverseze o dată pe zi nordul Minnesotei şi statul Michigan.

Unele trenuri erau vestite pentru lipsa lor de confort – în California, *Gold Coast* era poreclit „Cold Roast” –, dar majoritatea făceau un oarecare efort să ofere servicii de calitate, iar cele mai bune erau de-a dreptul splendide. Cel mai remarcabil dintre toate era *Twentieth Century Limited*, care pleca de la Grand Central Station din New York în fiecare seară la ora 6, cu destinaţia Chicago. *Limited* avea un frizer şi o coafeză, băi cu apă caldă, spălătorii, un vagon cu ferestre mari şi cu măsuţe cu toate cele necesare scrisului şi chiar şi o stenografă care să scrie după dictare. Putea să parcurgă 1 544 de kilometri în 18 ore, dar după mai multe accidente, printre care şi unul în 1916 în care şi-au pierdut viaţa 26 de persoane, s-a adoptat o viteză mai prudentă, iar călătoria dura 20 de ore. Chiar şi aşa, *Twentieth Century Limited* era cea mai rapidă şi mai confortabilă modalitate de a călători nu doar în America, ci oriunde în lume.

Cea mai extraordinară caracteristică a călătoriei cu trenul era multitudinea de opţiuni pe care le aveai. Deşi fraţii Van Sweringen făcuseră mult pentru a consolida acest domeniu, era încă uluitor de fragmentat. În 1927 un pasager îşi putea cumpăra bilet la unul dintre cele 20 000 de trenuri regulate ale uneia dintre cele 1 085 de companii feroviare. Companiile utilizau adesea terminale, linii ferate şi sisteme diferite de taxare, nu

neapărat coordonate cu cele oferite de celelalte. Numai Clevelandul era deservit de şapte companii feroviare diferite.

Trenurile mergeau unde le duceau şinele fiecărei companii, ceea ce însemna că nu întotdeauna urmau cele mai scurte sau mai rapide rute. *Lake Shore Limited*, care mergea de la New York la Chicago, se îndrepta pe primii 240 de kilometri spre nord, către Canada, după care făcea brusc la stînga, la Albany, de parcă îşi venea brusc în fire. Adesea trenurile care acopereau distanţe lungi se fragmentau ori se combinau pe drum, într-un menuet complicat care le permitea să facă legătura cu altele. *Suwanee River Special* pleca în fiecare zi de la St. Petersburg, Florida, spre Chicago, dar în diferite puncte de pe traseu unele vagoane erau desprinse şi ataşate la alte trenuri care se îndreptau către Buffalo, Cleveland, Detroit şi Kansas City. *Lake Shore Limited* se oprea la Albany ca să preia vagoane care veneau de la Boston şi Maine şi încă o dată la Buffalo pentru vagoane venite de la Toronto, iar la Cleveland unele vagoane erau detaşate şi trimise în Cincinnati şi St. Louis, în timp ce restul trenului continua spre vest, către Chicago. Pentru pasageri, posibilitatea de a se trezi la Denver sau la Memphis cînd se aşteptau de fapt să ajungă în Omaha ori Milwaukee adăuga un fior de nesiguranţă călătoriilor lungi, în timp ce schimbările de macaz şi recuplările de după miezul nopţii însemnau că aproape nimeni nu putea pune geană pe geană. Romantismul călătoriei nu era întotdeauna chiar evident pentru cei care îl simţeau pe pielea lor.

Ca să le distragă atenţia pasagerilor şi să mai cîştige nişte bani în plus pe o piaţă aglomerată, aproape toate trenurile puneau foarte mult accent pe mîncarea pe care o ofereau. Deşi bucătăriile erau atît de strîmte, încît nu aveai loc nici să învîrţi o clătită, bucătarii ofereau o gamă extraordinară de feluri de mîncare. Pe trenurile companiei Union Pacific, numai pentru micul dejun călătorul mai pretenţios putea alege dintre aproape 40 de feluri de mîncare – muşchi sau friptură de vită, cotlet de viţel sau de berbecuţ, clătite din făină de grîu, macrou sărat fript, jumătate de pui, piure de cartofi, pîine din făină de porumb, şuncă, jambon, tot felul de cîrnaţi şi cîrnăciori, plus ouă gătite în toate felurile – şi celelalte mese ale zilei erau la fel de bogate. Pasagerii care călătoreau noaptea cu *Midnight Limited* pe ruta Chicago – St. Louis puteau chiar să se înfrupte dintr-un generos (şi literal) „prînz la miezul nopţii”.

Yankees călătoreau în vagoane speciale ataşate la coada cîte unui tren obişnuit, parţial pentru ca jucătorii să nu fie deranjaţi de suporteri, dar şi

pentru ca nici pasagerii să nu fie deranjaţi de sportivi, căci vagonul acestora din urmă era de departe cel mai gălăgios din orice tren. În anii ’20 trenurile nu aveau sisteme de aer condiţionat şi, cînd era foarte cald, în general jucătorii stăteau în chiloţi. Babe Ruth avea un compartiment separat, la fel ca şi Huggins. Restul echipei împărţea un vagon comun cu paturi suprapuse despărţite de draperii – „blocuri de garsoniere pe roţi”, cum li se spunea în glumă. Atunci cînd însoţea şi Ruppert echipa, se mai ataşa un vagon special pentru el. În toate deplasările, aveau o grămadă de timp să stea de vorbă, să joace cărţi şi să se prostească. Ruth juca bridge sau poker, la acesta din urmă mizînd sume imense. Cei mai serioşi sau mai studioşi dintre jucători citeau ori scriau scrisori. Benny Bengough exersa la saxofon.

Cei de la Yankees se împărţeau în două bisericuţe cînd plecau în deplasare. Una era formată din petrecăreţii Ruth, Bob Meusel, Waite Hoyt şi Bengough, celălalt era grupul liniştit (uneori numit „de decor”) format din cei mai cuminţi. Printre aceştia se numărau Earle Combs, Wilcy Moore, Cedric Durst, Ben Paschal, Herb Pennock şi Lou Gehrig.

Grupului mai gălăgios i se alătura adesea şi reporterul Richards Vidmer de la *The New York Times*. Sportivii nu prea fraternizau de obicei cu reporterii, dar în cazul lui Vidmer făceau întotdeauna excepţie pentru că era un tip atrăgător, activ şi atletic, cam ca ei, dar care avea o viaţă mai interesantă şi mai aventuroasă decît se puteau lăuda oricare cinci jucători la un loc. Fiul unui general de brigadă, Vidmer îşi petrecuse copilăria prin toată lumea şi se învîrtise în cercuri înalte, unde se simţea ca peştele în apă. Putem aminti că Vidmer a fost cel care l-a văzut pe preşedintele Harding urinînd într-un şemineu de la Casa Albă. Vidmer a devenit aviator în timpul Primului Război Mondial, s-a însurat cu fiica rajahului de Sarawak, unul dintre oamenii cei mai bogaţi din Extremul Orient, şi a jucat golf şi baseball profesionist înainte de a se apuca de jurnalism. Aprig şi cu un farmec pe care femeile îl găseau irezistibil, a fost sursa de inspiraţie a unui roman foarte popular, *Young Man of Manhattan*, a cărui autoare, Katharine Brush, era o fostă iubită a lui.

Vidmer a fost poate şi cel mai îngrozitor ziarist sportiv care a existat vreodată. Într-un interviu acordat la mulţi ani după ce s-a retras din activitate, a recunoscut voios că rareori se întîmpla să ajungă la vreun teren de baseball înainte de a treia sau a patra repriză a meciului, iar cîteodată apărea abia la a cincea sau a şasea. Scria nişte texte penibile şi care nu prezentau garanţii. Iată cum descrie o zi în care Gehrig a reuşit două

homerun-uri, iar Ruth nici unul: „Pe cînd Ruth şi ceilalţi de la Yankees părăseau terenul după cinci ore de baseball în diferite grade de descurajare, flăcăul căruia-i zice Lou ţopăia în culmea voioşiei, lovindu-şi călcîiele foarte comic şi fluierînd un cîntecel vesel”. Ei bine, Lou Gehrig nu era cu siguranţă omul care să facă vreodată asemenea gesturi ostentative precum ţopăitul voios şi lovirea călcîielor. Sub pana lui Vidmer, un punct marcat de Ruth nu era un *homerun*, ci „o lovitură înţeleaptă”, iar mingea aflată în zbor nu era o minge aflată în zbor, ci „piele care a prins viaţă”. Tigers deveneau „Felinele Junglei”, braţul stîng, „turela de la babord”. Yankees erau mereu „Hugmen” (după Miller Huggins). Atunci cînd Ruth a reuşit al 400-lea *homerun* din cariera sa, Vidmer a scris un articol emoţionant în care povestea cum un plasator a încercat să-i ia mingea unui băiat din tribună care o prinsese, dar copilul se împotrivea cu îndîrjire pentru că voia să i-o dea personal lui Babe, iar cînd Ruth a auzit una ca asta, l-a chemat pe băiat la vestiar. Acolo a acceptat elegant darul acestuia, dîndu-i în schimb vreo şase mingi noi-nouţe, cu autograf. „Am avut exclusivitate asupra acestei poveşti”, a mărturisit Vidmer peste ani, „pentru că eu am născocit-o”.

La fel ca aproape toţi ziariştii sportivi, nici el nu a scris vreodată ceva care să sugereze că vreun jucător ar fi făcut chiar şi cel mai mic gest nelalocul lui, ceea ce în cazul lui Babe Ruth însemna o groază de omisiuni. În afară de faptul că nu voia să strice o prietenie strînsă, exista şi un motiv practic al tactului de care a dat dovadă. Echipele din liga întîi le decontau ziariştilor sportivi cheltuielile în timpul deplasărilor, ceea ce le afecta puternic loialitatea. Erau în esenţă PR-iştii echipei.

Nici o echipă care a jucat în deplasare nu a fost vreodată mai populară decît Yankees în vara anului 1927. 20 000 de spectatori au venit să-i vadă jucînd cu White Sox într-o vineri după-amiază, la Chicago, de zece ori mai mulţi decît cei care au urmărit trei zile mai tîrziu partida dintre Sox şi Athletics, echipă aflată pe locul al patrulea. Yankees au atras 21 000 de spectatori la Cleveland, 22 000 la Detroit şi chiar 8 000 în umilul St. Louis, unde nu prea erau suporteri – şi asta în zile lucrătoare. De Ziua Muncii, la Boston, cînd lunga deplasare a celor de la Yankees se apropia de sfîrşit, aproximativ 70 000 de oameni au venit la Fenway Park – depăşind cu mult capacitatea acestuia – deşi echipa-gazdă, Red Sox, era la 49 de puncte în urma echipei aflate pe locul întîi în clasament.

Toţi suporterii din toate oraşele erau atraşi de acelaşi lucru – şansa de a-l vedea pe Babe Ruth în carne şi oase şi, eventual, de a fi martori la una

dintre loviturile lui care trimiteau mingea în nori. Faptul că Ruth se afla într-o luptă strînsă cu tînărul nou-venit Lou Gehrig pentru recordul de *homerun*-uri era sarea şi piperul care îi făceau pe oameni să stea cu sufletul la gură. Aşa ceva nu se mai pomenise. La mijlocul lui august, Gehrig – lucru fără precedent, care nu era cu putinţă – îl întrecuse pe Ruth cu 38 de *homerun*-uri la 36. Dar Ruth şi-a revenit, executînd nişte lovituri grandioase la Chicago pe 16 şi 17 august şi egalîndu-l. Gehrig l-a întrecut iarăşi pe 19 august, în meciul cu White Sox, dar Ruth l-a ajuns din urmă în ziua următoare, la Cleveland, scorul fiind din nou egal: 39-39.

Deja oamenii mai aveau puţin şi făceau atac de cord. Pe 22 august, Ruth a reuşit al 40-lea *homerun*; Gehrig l-a egalat peste două zile. Ruth a marcat *homerun*-urile cu numărul 41, apoi 42 pe 27 şi 28 august, la St. Louis. Gehrig şi-a revenit cu un triplu la St. Louis pe 29 august. Două zile mai tîrziu, întorşi la New York, într-o partidă cu Red Sox, Ruth a înscris ultimul *homerun* din luna aceea. Cînd s-a încheiat luna august, Ruth avea 43 de *homerun*-uri, Gehrig 41. Faţă de cele 84 de *homerun*-uri ale lor, Red Sox se lăuda cu numai 28 în tot sezonul, iar Indians cu 26. Nici o altă echipă în afară de Yankees nu mai reuşise vreodată 84 de *homerun*-uri într-un singur sezon – iar din sezonul ăsta nu se încheiaseră decît patru cincimi.

Trebuie spus că Ruth era departe de a-şi doborî propriul record de 59 de *homerun*-uri pe care îl stabilise în 1921, dar, cu puţin noroc, putea ajunge la 50 – a treia oară cînd el sau altcineva ar fi atins acest jalon excepţional. Dacă Gehrig nu îşi ieşea din mînă, putea ajunge şi el la 50. Aşa că, la sfîrşitul lui august, septembrie promitea să fie o lună foarte palpitantă pentru baseball. De fapt, nu bănuia nimeni cît de palpitantă avea să fie.

În timp ce Yankees călătoreau din oraş în oraş prin Vestul Mijlociu la sol, Charles Lindbergh străbătea cam aceeaşi regiune, dar pe cale aeriană. De la Detroit, a mers mai departe la Chicago, St. Louis, Kansas City, Wichita şi St. Joseph, Missouri, după care s-a întors la Moline, Milwaukee şi Madison, îndreptîndu-se în cele din urmă spre Minnesota, pentru ceea ce ar fi trebuit să fie întoarcerea sa triumfală acasă. Din păcate, nu prea a ieşit aşa. În primul rînd, a aflat că George Stumpf, cel care fusese asistentul său bine intenţionat, dar nu foarte util de la aerodromul Roosevelt Field înainte de zborul spre Paris, tocmai murise într-un accident de avion în Missouri. Stumpf îl însoţise ca pasager pe un pilot militar pe nume C.C. Hutchinson, care îşi demonstra talentele într-o staţiune de pe malul unui lac, în apropiere

de St. Louis, cînd avionul lui a agăţat un catarg de steag şi s-a prăbuşit. Hutchinson a fost aruncat din cockpit şi a scăpat fără răni grave. Stumpf a fost sugrumat violent de un cablu care i s-a încolăcit în jurul gîtului.

La Minneapolis şi St. Paul, Lindbergh a fost „plimbat” cu o asemenea viteză pe traseul paradei, încît majoritatea privitorilor nu au apucat să vadă decît o pată neclară şi impasibilă în locul eroului pe care îl aşteptau. Pentru nişte oameni care stăteau în picioare de cîteva ore, împreună cu copiii lor entuziasmaţi, a fost o cruntă dezamăgire. „Mai bine să nu se mai facă nici o paradă decît una ca asta, în care eroul nu poate fi văzut cum trebuie”, bombănea *The Minneapolis Tribune* într-un editorial.

Ziarele începuseră să scrie că tot felul de hoţi de buzunare şi tîlhari se ţineau pe urmele lui Lindbergh prin toată ţara ca să profite de faptul că vizitele lui distrăgeau atenţia autorităţilor. La Chicago, în timpul paradei, nişte indivizi înarmaţi au intrat într-o bijuterie din State Street şi au furat cu dezinvoltură 85 000 de dolari, în bani gheaţă şi bijuterii. Acum s-a aflat groaznica veste că nişte vînători de suvenire pătrunseseră în casa familiei lui Lindbergh din Little Falls, care rămăsese goală după moartea tatălui său, de unde luaseră cărţi, fotografii şi alte obiecte personale de neînlocuit. Poate din acest motiv, cînd şi-a vizitat oraşul natal, Lindbergh a avut aproape tot timpul o expresie de încrîncenare mohorîtă, deşi se poate să fi fost pur şi simplu din cauză că era epuizat. Oricum, i-a ascultat politicos, dar fără nici urmă de emoţie pe cei şase vorbitori, printre care şi consulul Suediei din Minneapolis, care au ţinut nişte discursuri interminabile în care îl copleşeau cu laude, după care s-a întors la avionul lui şi, cu o faţă pe care se citea limpede uşurarea, a decolat spre Fargo şi alte oraşe din vest. Nu făcuse nici măcar o treime din turneul său prin ţară. Nu-i de mirare că părea buimac.

Totuşi, turneul său avea mult mai mult efect decît îşi dădea probabil seama. Pretutindeni ziarele publicau cu afecţiune durata zborurilor lui între oraşe: Grand Rapids – Chicago, două ore şi 15 minute; Madison-Minneapolis, patru ore; St. Louis – Kansas City, trei ore şi 45 de minute. Pentru oricine care călătorise vreodată între oraşele menţionate, aceste durate erau de-a dreptul magice. În plus, Lindbergh făcea aceste călătorii uluitoare zi după zi, fără riscuri, fără întîrzieri, ca o rutină, fără tam-tam şi fără efort, de parcă era cel mai firesc lucru din lume să ajungi undeva pe calea aerului. Efectul cumulativ asupra percepţiilor oamenilor a fost profund. La sfîrşitul verii, America era o naţiune gata să zboare – o schimbare radicală, avînd în vedere că pentru majoritatea oamenilor, cu

patru luni înainte, aviaţia nu însemna decît piloţii care făceau cascadorii aeriene pe la bîlciuri şi altele asemenea, iar Statele Unite nu păreau să aibă şanse să ajungă vreodată din urmă Europa. Indiferent dacă Lindbergh ştia sau nu asta, turneul său prin America a schimbat mult mai mult viitorul aviaţiei decît zborul său îndrăzneţ pînă la Paris.

Marea ironie este că, atunci cînd America a devenit cu adevărat pregătită să decoleze, Charles Lindbergh nu mai voia să fie eroul nimănui.

Septembrie

Sfîrşitul verii

Cîţiva evrei adaugă forţă şi caracter unei ţări. Prea mulţi creează haos. Şi începem să fim prea mulţi.

Charles Lindbergh

Capitolul 26

Dintre toate etichetele care au fost aplicate anilor ’20 – Epoca Jazzului, Furtunosul Deceniu, Epoca Minunatului Nonsens –, una care nu a fost folosită, dar poate că ar fi trebuit, este Epoca Urii. Poate că nu a existat nici o altă perioadă în istoria Statelor Unite în care mai mulţi oameni să nu suporte mai mulţi oameni din mai multe puncte de vedere şi din mai puţine motive.

Bigotismul era la ordinea zilei, reflex şi aproape universal. La *The New Yorker*, Harold Ross a interzis folosirea sintagmei *hîrtie igienică* din motive de gust (îi făcea greaţă), dar nu avea absolut nimic împotriva utilizării unor termeni precum *cioroi* şi *negrotei*. În săptămîna care a precedat zborul lui Lindbergh la Paris, *The New Yorker* a publicat o caricatură cu o legendă îngrozitoare ce a făcut istorie: „Toţi cioroii arată la fel pentru mine”.

În tinereţe, George S. Kaufman îşi pierduse slujba de la un ziar din Washington cînd patronul a venit într-o seară şi a spus: „Ce caută evreul ăsta în redacţia mea de ştiri locale?”. Bert Williams, un star afro-american de vodevil care a fost numit de W.C. Fields „cel mai amuzant om pe care l-am văzut vreodată”, era iubit de milioane de oameni şi suficient de bogat ca să-şi închirieze un apartament de lux în Manhattan, dar i s-a permis să locuiască acolo doar dacă folosea uşa din spate şi liftul pentru marfă atunci cînd venea sau pleca. La Curtea Supremă, judecătorul James C. McReynolds avea atît de multe prejudecăţi împotriva evreilor, încît refuza să vorbească cu alt judecător, Louis Brandeis, şi insista să cerceteze nişte hîrtii sau chiar să citească un ziar de fiecare dată cînd Brandeis se adresa curţii. La fel de nepoliticos era şi cu Mabel Walker Willebrandt pentru că era femeie.

Nimic nu a surprins mai bine spiritul de ură generalizat din perioada aceea decît refacerea organizaţiei Ku Klux Klan. Pînă de curînd muribundă, aceasta a reapărut pe scena naţională în anii ’20 cu o vigoare şi o forţă de atracţie pe care nu le avusese în vremurile sale de glorie de dinainte de război. Ku Klux Klan ura *pe toată lumea*, dar o făcea în moduri plănuite

strategic pentru a reflecta prejudecăţile specifice anumitor regiuni, aşa încît ţintele ei erau catolicii şi evreii în Vestul Mijlociu, orientalii şi catolicii în Vestul Îndepărtat, evreii şi sud-europenii în est şi afro-americanii pretutindeni. La apogeul său, organizaţia avea cinci milioane de membri (unele surse afirmă că opt milioane), iar 75 de congresmeni fie făceau parte din ea, fie aveau pe faţă legături cu aceasta. În mai multe oraşe au fost aleşi primari din Ku Klux Klan. Oklahoma şi Oregonul aveau guvernatori care erau membri ai organizaţiei. În Oregon Ku Klux Klan a fost cît pe ce să scoată în afara legii şcolile catolice, iar în multe locuri catolicilor li s-a interzis accesul în consiliile de administraţie ale unor şcoli sau spitale şi afacerile catolicilor erau boicotate.

Pentru mulţi, Ku Klux Klan a devenit aproape în aceeaşi măsură şi o organizaţie socială, nu doar politică. La Detroit, mii de cetăţeni veseli s-au adunat de Crăciun în faţa primăriei, unde un Moş Crăciun îmbrăcat cu hainele de gală ale organizaţiei le împărţea cadouri copiilor la lumina unei cruci în flăcări. În Indiana, o întrunire a membrilor organizaţiei la un picnic – sau Klonklave, cum li se spunea, total aiuritor – a avut în program şi un turnir la care au participat bărbaţi îmbrăcaţi în robele specifice şi un acrobat, tot în ţinută completă, care strîngea într-o mînă o cruce şi în cealaltă un steag american în timp ce făcea acrobaţii pe sîrmă.

Sub conducerea unui grăsan care se lăsase de şcoală în gimnaziu, pe nume David C. Stephenson, Ku Klux Klan a prosperat mai ales în Indiana. Acest stat se lăuda cu 350 000 de membri; în unele comunităţi chiar şi jumătate dintre bărbaţii albi erau membri care plăteau cotizaţie. Incitaţi de Stephenson şi de lingăii lui, cetăţenii statului Indiana au devenit deosebit de receptivi la unele zvonuri anticatolice trase de păr. Mulţi oameni din acest stat credeau că preşedintele Harding fusese otrăvit de catolici şi că preoţii de la Notre Dame University din South Bend stocau armament, pregătindu-se pentru o răzmeriţă a catolicilor. În 1923 a apărut cel mai suprarealist de improbabil dintre toate zvonurile, şi anume că papa punea la cale să-şi mute baza de operaţiuni de la Vatican în Indiana. Potrivit mai multor surse, atunci cînd locuitorii oraşului North Manchester au auzit că papa s-ar afla într-un anumit tren, 1 500 dintre ei au urcat în trenul respectiv cu gînd să pună mîna pe suveranul pontif ca să-i dea în vileag conspiraţia. Negăsind pe nimeni care să semene cu un papă, gloata şi-a îndreptat atenţia către un comis-voiajor care vindea corsete, care era la îndemînă şi care a fost cît pe ce să aibă parte de o soartă nefericită, însă a izbutit să-i convingă pe

torţionarii săi că nu prea avea cum să pună la cale o lovitură de stat înarmat doar cu nişte lenjerie întărită cu balene.

Prăbuşirea organizaţiei a fost neaşteptat de bruscă, iar cel care i-a adus sfîrşitul a fost durduliul şi antipaticul Stephenson. În martie 1925, a invitat în oraş o tînără cumsecade pe nume Madge Oberholtzer. Spre extrema îngrijorare a părinţilor ei, Madge nu s-a mai întors acasă în seara aceea şi nici în seara următoare. Cînd, în cele din urmă, Stephenson a adus-o înapoi, tînăra era în ultimul hal. Fusese bătută şi abuzată cu sălbăticie. Îi fusese jupuită pielea de pe sîni şi din zona genitală. Medicul şi familia ei au aflat că Stephenson se îmbătase şi devenise violent după ce o luase de acasă, o forţase să meargă cu el la un hotel şi acolo o violase cu brutalitate de mai multe ori. Copleşită de ruşine şi de disperare, Madge înghiţise o doză fatală de clorură de mercur. Cînd a ajuns acasă, doctorii nu au mai putut face nimic pentru ea. S-a chinuit două săptămîni pînă a murit.

Stephenson era convins că poziţia lui de şef al organizaţiei Ku Klux Klan în Indiana avea să-l scape de acuzaţii şi a fost extrem de surprins cînd a fost condamnat pentru răpire, viol şi ucidere din culpă, sentinţa fiind închisoare pe viaţă. Ca să se răzbune, a dat publicităţii nişte documente care dezvăluiau corupţia de la cele mai înalte niveluri în Indiana. Primarul oraşului Indianapolis şi şeful Partidului Republican din acest stat au fost trimişi la închisoare pentru luare de mită. La fel trebuia să păţească şi guvernatorul, dar a scăpat datorită unei manevre juridice. Toţi membrii consiliului municipal al oraşului Indianapolis au fost demişi şi amendaţi, iar un judecător faimos a fost discreditat. Întreaga afacere era atît de murdară şi de dezgustătoare, încît numărul de membri ai organizaţiei a scăzut spectaculos pretutindeni, iar Ku Klux Klan a intrat într-un con de umbră. Nu a mai ajuns niciodată să fie o forţă la nivel naţional.

În mod uimitor, Ku Klux Klan nu era cel mai periculos avanpost al bigotismului din America în această perioadă. Onoarea îi aparţinea, oricît de extraordinară pare această afirmaţie, unei coaliţii de savanţi şi oameni de ştiinţă. Încă de la începutul secolului, un mare număr de americani de seamă şi educaţi erau preocupaţi, adesea obsesiv, de gîndul că ţara se umple de oameni periculos de inferiori şi că trebuie luate măsuri urgente în acest sens.

Dr. William Robinson, un important medic din New York, vorbea în numele unei minorităţi foarte vocale atunci cînd a declarat că oamenii

inferiori „nu au dreptul în primul rînd să se nască, dar, dacă tot s-au născut, nu au dreptul să se perpetueze”. W. Duncan McKim, alt medic, autor al lucrării *Heredity and Human Progress*, sugera că „mijlocul cel mai sigur, mai simplu, mai blînd şi mai uman de a împiedica reproducerea celor pe care îi considerăm nedemni de acest mare privilegiu este o moarte uşoară şi fără durere”.

Problema, după părerea multora, avea două aspecte. America producea mult prea mulţi indivizi imperfecţi din cauza înmulţirii nepăsătoare şi nerestricţionate, în timp ce introducea un volum aproape nelimitat de inferioritate suplimentară prin imigraţia fără restricţii a unor indivizi din ţări înapoiate.

Aproape toată lumea avea o rasă pe care nu o putea suferi. Scriitorul Madison Grant îi dispreţuia pe evrei din cauza „staturii lor pipernicite, a mentalităţii aparte şi a concentrării înverşunate asupra propriului interes”. Frank J. Loesch, un membru al comisiei prezidenţiale pentru ameliorarea infracţionalităţii, credea că problema o constituie deopotrivă evreii şi italienii, „evreii fiind creierul şi italienii muşchii”. Charles B. Davenport, unul dintre cei mai importanţi oameni de ştiinţă de la acea vreme, era suspicios faţă de şi mai multe naţiuni, afirmînd că polonezii, irlandezii, sîrbii, grecii şi „iudeii” sînt mai puţin inteligenţi şi de încredere, că sînt mai înclinaţi spre depravare şi violenţe decît oamenii din rasa anglo-saxonă sau teutonică. După părerea lui Davenport, aceste neamuri nu puteau fi dezbărate de obiceiurile lor proaste, fiind implacabil condamnate de genele lor să fie dificile, distructive şi proaste. Aceşti indivizi creau o Americă „cu pielea mai întunecată, mai mică de statură [şi] mai înclinată spre infracţiuni ca furtul, răpirea, ultrajul, crima, violul şi imoralitatea sexuală”. Madison Grant spunea că este o „sinucidere a rasei”.

Toate aceste opinii au fost îngrămădite în aceeaşi oală a noii ştiinţe pline de înţelepciune care se numea eugenie şi care poate fi definită pur şi simplu drept cultivarea ştiinţifică a unor fiinţe superioare. În aproape toată lumea, eugenia era un ideal inofensiv – o dorinţă bine intenţionată de a produce oameni mai sănătoşi, mai puternici, mai inteligenţi –, dar în America a adoptat o direcţie mai dură. A condus la credinţa sinistră că procrearea ar trebui să fie cumva reglementată şi ghidată. Cum remarca un funcţionar din cadrul Societăţii Americane de Eugenie, „americanii au mai multă grijă de felul cum se înmulţesc vitele şi caii lor decît de propriii copii”. Eugenia a fost folosită pentru a justifica introducerea unor acorduri

restrictive privind locurile în care puteau locui anumiţi oameni, deportările forţate, privarea de anumite libertăţi civile şi sterilizarea involuntară a zeci de mii de oameni nevinovaţi. Rezultatele au fost îngrădirea severă a imigrării şi practic eliminarea ei din anumite regiuni ale lumii. Aceasta a dus chiar, în cele din urmă, mai mult sau mai puţin direct, la compromiterea lui Charles Lindbergh, pilotul care înainte era fără pată.

Biblia eugeniei negative, cum a ajuns să fie numită în America, era înspăimîntătoarea şi populara *Passing of the Great Race* de Madison Grant, un avocat din New York (practica avocatura, deşi nu avea studii), care a fost publicată pentru prima oară în 1916. Potrivit acesteia, singurul grup de oameni cu adevărat valoros era ceea ce el numea „rasa nordică”, adică toţi nord-europenii cu excepţia irlandezilor. Europa se împărţea în trei categorii de oameni – nordici, alpini şi mediteraneeni –, care erau tot mai degeneraţi pe măsură ce mergeai spre sud.

O problemă evidentă a teoriei lui Grant era că trebuia să explice cum reuşiseră degeneraţii ăia să creeze Atena lui Platon şi Socrate, Imperiul Roman, Renaşterea şi atîtea alte minuni ale trecutului. Explicaţia lui Grant era că în Grecia şi Roma antice clasa conducătoare era formată din aheeni din nord, care de fapt nici măcar nu erau mediteraneeni, ci nord-europeni care migraseră spre sud. Toţi marii artişti ai Renaşterii, susţinea Grant, erau „din tipul nordic… în mare parte avînd sînge gotic şi lombard”. Toţi ceilalţi – adevăraţii italieni – erau proşti, întîrziaţi şi vicleni, fiind condamnaţi genetic să rămînă astfel pentru totdeauna.

Grant credea că orice gene degenerate introduse în populaţia generală nu aveau să se dilueze, devenind inofensive, ci urmau s-o compromită iremediabil. „Din încrucişarea oricăreia dintre cele trei rase europene şi un evreu, iese un evreu”, explica el funest.

Deşi nimic din toate acestea nu avea nici cea mai mică legătură cu genetica, aşa cum era ea înţeleasă la vremea aceea, se pare că Grant spunea exact ceea ce voiau să audă o mulţime de oameni. Cartea sa a fost apreciată de *The American Historical Review*, *The Yale Review* şi *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*. Henry Fairfield Osborn, preşedintele Muzeului de Istorie Naturală din New York şi cel mai de seamă antropolog al ţării, semna introducerea.

Printre cei care susţineau părerile lui Grant, în totalitate sau doar într-o anumită măsură, se numărau şi economistul de la Yale Irving Fisher,

neuropatologul de la Harvard E.E. Southard, A. Lawrence Lowell de la Harvard – cel a cărui comisie i-a condamnat la moarte pe Sacco şi Vanzetti –, lidera mişcării pentru controlul populaţiei Margaret Sanger şi Herbert Hoover, care îi antipatizase toată viaţa pe cei cu pielea oacheşă. În 1909, într-un raport întocmit pentru şefii lui, Hoover a afirmat că muncitorii negri şi asiatici ar trebui evitaţi pentru că suferă de „o ordine mentală redusă”, „lipsă de coordonare şi incapacitatea de a prelua iniţiativa”. Punînd accent pe experienţa lui directă, Hoover conchidea că „un singur alb face cît doi-trei din rasele de culoare, chiar şi la muncile cele mai simple din mine, cum ar fi săpatul sau transportarea manuală a vagonetelor”. Dacă Hoover şi-a schimbat aceste păreri mai tîrziu, nu a arătat-o. În 1921, sub egida sa a avut loc o conferinţă de eugenie găzduită de Muzeul Naţional de Istorie din New York şi inspirată de *The Passing of the Great Race*.

O vreme, principiile eugeniei negative au fost practic omniprezente. La Expoziţia Sescvicentenară de la Philadelphia din 1926, Societatea Americană de Eugenie a avut un stand cu un contor mecanic care arăta că la fiecare 48 de secunde se năştea o persoană inferioară undeva în Statele Unite, în timp ce oamenii „de calitate superioară” veneau pe lume doar o dată la şapte minute şi jumătate. Vitezele relative cu care se învîrteau contoarele arătau într-un mod dramatic cît de rapid era naţiunea copleşită de inferioritate. A fost unul dintre cele mai populare exponate de la acea expoziţie.

Sediul spiritual al mişcării eugenice din America era Institutul de Eugenie, deschis în 1909 la Cold Spring Harbor, pe ţărmul nordic din Long Island, în mare parte finanţat de genul de bogătaşi care îşi doreau să fie mai multe fiinţe superioare în mod inerent, ca ei înşişi, şi mai puţine de orice alt fel. (Proprietatea se afla la marginea domeniului familiei Tiffany, de mare renume în domeniul bijuteriilor.) Primul său director a fost Charles Davenport, un biolog care studiase la Harvard. Davenport credea că se pot găsi explicaţii eugenice pentru orice aspect al condiţiei umane – obezitate, infracţionalitate, înclinaţia de a minţi sau de a înşela, chiar şi tendinţa de a iubi marea. Sub conducerea lui Davenport, Institutul a realizat şi mai multe studii privind efectele negative ale încrucişărilor interrasiale. După cum explica el, „se întîlneşte adesea la mulatri o combinaţie de ambiţie şi entuziasm, pe de o parte, şi inteligenţă redusă, pe de altă parte, aşa încît hibridul este nefericit, nemulţumit de soarta lui şi răzvrătit… Un popor hibridizat este un popor prost ticluit, un popor nemulţumit, agitat şi

ineficient". Davenport susţinea nu doar sterilizarea celor inferiori şi imperfecţi, ci chiar castrarea lor, pentru a eradica şi dorinţele odată cu capacitatea de reproducere, pentru mai multă siguranţă.

Totuşi, Davenport era întruchiparea compasiunii luminate în comparaţie cu tînărul său protejat, Harry H. Laughlin, care a fost poate cel mai mare nenorocit care a ajuns un respectat om de ştiinţă în America în secolul XX. Născut în 1880 la Oskaloosa, Iowa, Laughlin a absolvit North Missouri State Normal School, apoi a lucrat ca profesor şi administrator de şcoală, dar a devenit interesat de reproducere şi s-a înscris la Princeton ca să studieze biologia. În 1910 l-a cunoscut pe Davenport, care a fost atît de încîntat de zelul şi devotamentul lui Laughlin faţă de eugenie, încît l-a făcut asistentul său la Institutul de Eugenie.

Crezul lui Laughlin era simplu: „Purificarea cu orice preţ a lotului reproducător al rasei". Cum notează Edwin Black în *War Against the Weak*, planul de atac al lui Laughlin avea trei aspecte: „sterilizarea, încarcerarea în masă şi limitarea drastică a imigraţiei". Pentru a promova aceste ţeluri, Laughlin a creat un organism cu nume pompos, dar extrem de răzbunător: Comisia pentru Studierea şi Raportarea celor mai Bune Mijloace Practice de Stopare a Germoplasmei Deficiente în Rîndul Populaţiei Americii, care îşi stabilea ca misiune eradicarea o dată pentru totdeauna a inferiorităţii reproductive din America. Comisia lui Laughlin era prezidată de David Starr Jordan, preşedinte la Stanford University, şi din ea făceau parte oameni de ştiinţă şi savanţi din multe universităţi de top din America – Harvard, Princeton, Yale şi University of Chicago, printre altele.

Printre membrii comisiei se număra şi un strălucit, dar excentric chirurg francez, Alexis Carrel, de la Institutul Rockefeller din New York. Viziunile radicale ale lui Carrel despre eugenie – care sub anumite aspecte frizau nebunia – aveau să influenţeze semnificativ, chiar periculos opiniile lui Charles Lindbergh, dar, din fericire, mai era pînă atunci.

Între timp, Laughlin încerca cu îndîrjire să smulgă din rădăcini şi să limiteze inferioritatea umană oriunde apărea aceasta. Comisia Camerei Reprezentanţilor pentru Imigrare şi Naturalizare l-a folosit pentru consultanţă specializată şi l-a însărcinat să facă un studiu comparativ al degenerescenţei diferitelor grupuri etnice. Pentru a-i convinge pe membrii comisiei că este nevoie de instituirea urgentă a unor reforme, Laughlin a umplut sala de şedinţe a comisiei cu fotografii înfăţişînd tot felul de oameni cu deficienţe mentale cărora le curgea din gură, spunînd că toţi sînt

imigranţi intraţi recent în ţară, iar deasupra lor, pe un banner, scria: „Carierele germoplasmei viitoarei populaţii a Americii”.

Congresul nu s-a putut opune autorităţii comisiei şi nici propagandei şocante a lui Laughlin, aşa că în 1921 a votat rapid Legea Dillingham privind limitarea imigraţiei, urmată în 1924 de Legea privind originile naţionale. Împreună, acestea au pus capăt politicii uşilor deschise pe care o avusese pînă atunci America faţă de imigranţi. În 1927, cei deportaţi de pe Ellis Island erau mai mulţi decît cei care intrau în ţară.

Asta a rezolvat într-o oarecare măsură problema inferiorităţii importate, dar nu şi pe cea a înapoierii generate pe plan intern, care era şi ea de proporţii considerabile.

Laughlin şi susţinătorii lui şi-au îndreptat acum atenţia către această provocare cu şi mai mult entuziasm. Au efectuat teste pe eşantioane ample de populaţie, care au dat în mod repetat rezultate îngrijorătoare. Au raportat că pînă la 80% dintre deţinuţi şi jumătate dintre soldaţi sînt săraci cu duhul. S-a calculat că numai în New York sînt 200 000 de persoane retardate mental. În total, se credea că aproximativ o treime din populaţia Americii era periculos de înapoiată.

După părerea lui Laughlin, soluţia era sterilizarea în masă. El credea nu doar în sterilizarea nebunilor şi a celor cu deficienţe mentale, ci şi a orfanilor, a vagabonzilor, a săracilor, a surzilor şi a orbilor – „zecimea cea mai lipsită de valoare a populaţiei noastre actuale”, cum s-a exprimat, cu o lipsă oarecum evidentă de compasiune.

În 1927, problema libertăţii pe care şi-o putea lua statul în aplicarea sterilizării s-a acutizat odată cu procesul numit Buck contra Bell. Era vorba despre o fată de 17 ani din statul Virginia pe nume Carrie Buck, diagnosticată cu retard mental, care dăduse recent naştere unei fetiţe – copil din flori –, apoi fusese internată în Colonia Statului Virginia pentru Epileptici şi Debili Mentali de la Lynchburg. Mama sa era deja pacientă a acestei instituţii. În 1924 Carrie Buck a fost propusă pentru sterilizare de directorul instituţiei, dr. John H. Bell (de unde Buck contra Bell).

Cazul era construit pe argumentul că nu doar Carrie Buck era incompetentă din punct de vedere mental, ci şi mama şi fetiţa ei – trei generaţii de persoane cu deficienţe. S-a argumentat că familia aceasta era în mod clar incapabilă să producă altceva decît deficienţi mental şi că ar trebui sterilizată pentru binele ei şi pentru binele societăţii. Dovezile împotriva

familiei lui Carrie erau covîrşitoare. Laughlin a depus mărturie împotriva familiei Buck, deşi nu o văzuse şi nu o examinase niciodată pe nici una dintre membrele ei. Conform declaraţiei sale, Carrie Buck făcea parte dintr-o „clasă proastă, ignorantă şi inutilă” de sudişti şi trebuia împiedicată să mai aibă şi alţi copii doar pentru că aparţinea acestei clase.

Acuzaţia de retard mental adusă lui Vivian, fetiţa cui Carrie, s-a bazat exclusiv pe raportul unui asistent social care a examinat copila şi căruia i s-a părut că ceva „nu e tocmai normal” la ea, adăugînd însă: „Ar trebui să precizez că este posibil ca această concluzie a mea să fie influenţată de faptul că o cunosc pe mamă”. La vremea aceea fetiţa avea doar 6 luni; nu exista nici un test pentru determinarea capacităţii mentale a unei persoane de vîrstă atît de mică. De fapt, s-a demonstrat mai tîrziu că Vivian avea o inteligenţă normală, poate chiar peste medie. A murit din cauza unei tulburări intestinale la vîrsta de doar 8 ani, dar rezultatele sale la învăţătură de pînă atunci arată că era cît se poate de capabilă, iar o dată a ajuns chiar la panoul de onoare. Nici Carrie Buck nu era propriu-zis retardată. Citea ziare în fiecare zi şi era şi ea pasionată de noua modă a cuvintelor încrucişate. Un universitar care a discutat mai tîrziu cu Buck a descris-o astfel: „Nu e o femeie sofisticată, [dar] nici bolnavă mental sau retardată”.

Cu toate acestea, atunci cînd i s-a aplicat noua versiune de la Stanford a testului Binet-Simon, care în cele din urmă a devenit testul IQ de astăzi (şi este interesant faptul că testul IQ a fost inventat nu pentru a stabili cît de inteligenţi sînt oamenii, ci cît de proşti), s-a stabilit că Carrie Buck avea vîrsta mentală de 9 ani, în timp ce mama ei nu ajungea nici măcar la 8. Oficial, amîndouă intrau în categoria „idioţilor”.

Cazul a ajuns pînă la Curtea Supremă a Statelor Unite în primăvara anului 1927. Curtea a decis sterilizarea lui Carrie Buck, cu opt voturi pentru şi unul împotrivă. Opinia majorităţii a fost exprimată de Oliver Wendell Holmes Jr., de 86 de ani – un om atît de longeviv, încît luptase ca infanterist în Războiul Civil.

Holmes a rezumat situaţia cît se poate de concis: „Carrie Buck este o albă slabă la minte. E fiica unei femei slabe la minte din aceeaşi instituţie şi mama unui copil din flori care este şi el slab la minte”. A fost de acord cu Laughlin că sterilizarea este necesară în societate „ca să nu fim îngropaţi în incompetenţă pînă peste cap”. Apoi a oferit o soluţie: „Este mai bine pentru toată lumea dacă, în loc să aştepte să execute progeniturile degenerate după ce comit nişte crime sau să le lase să moară de foame din cauza imbecilităţii

lor, societatea îi poate împiedica să se perpetueze pe cei care sînt în mod vădit inadecvaţi. Principiul care stă la baza vaccinării obligatorii este suficient de larg pentru a acoperi şi legarea trompelor uterine”.

După care a venit concluzia de mare răsunet care este citată mereu: „Trei generaţii de imbecili sînt de ajuns”.

Un singur magistrat, Pierce Butler, a avut altă părere decît majoritatea şi nu a oferit nici un aviz scris în care să se explice. Holmes a fost susţinut de toţi ceilalţi magistraţi, printre care preşedintele Curţii Supreme şi fostul preşedinte al Statelor Unite William Howard Taft şi liberalul Louis D. Brandeis.

Graţie acestei hotărîri, acum statele aveau dreptul de a supune cetăţeni sănătoşi unor intervenţii chirurgicale împotriva voinţei lor – libertate care nu mai fusese niciodată acordată în nici una dintre ţările avansate. Şi totuşi, acest caz nu a atras atenţia aproape deloc. *The New York Times* l-a pomenit în treacăt în pagina 19. *The News Leader* din Richmond, Virginia, unde chestiunea era o ştire locală, nici măcar nu l-a amintit.

Încetul cu încetul, oamenii au început să se întoarcă împotriva eugeniei negative. Mulţi geneticieni serioşi, ca Thomas Hunt Morgan de la Columbia University, nu voiau să aibă nici o legătură cu aceasta, iar în vara anului 1927 Harvardul a refuzat discret o donaţie făcută cu scopul de a se crea în cadrul universităţii o catedră de eugenie.

Totuşi, Harry H. Laughlin părea de neoprit. A devenit tot mai ostil faţă de epileptici – lucru ciudat, privind retrospectiv –, insistînd că aceştia ar trebui să fie ori sterilizaţi, ori închişi undeva în perioada lor fertilă. Ciudăţenia constă în faptul că astăzi se ştie că şi Laughlin era epileptic, deşi ascundea asta. Uneori, la Cold Spring Harbor mai avea crize, pe care colegii lui le treceau cu vederea sau le acopereau, în timp ce îi condamnau pe alţi bolnavi.

În anii ’30, Laughlin a semănat vînt şi avea să culeagă furtună: a început să stabilească relaţii calde cu nou-apăruţii nazişti din Germania, dintre care unii au venit la Cold Spring Harbor ca să studieze metodele şi descoperirile americanilor. În 1936, Universitatea din Heidelberg i-a acordat lui Laughlin titlul de doctor honoris causa pentru dedicarea lui în ce priveşte purificarea rasială. În anul următor Laughlin şi Cold Spring Harbor au devenit distribuitorii în Statele Unite ai unui documentar nazist intitulat *Cei afectaţi de boli ereditare*, care argumenta că menţinerea în viaţă a retardaţilor nu este decît sentimentalism stupid.

Asta a fost picătura care a umplut paharul pentru mulţi. La o convenţie din New York a Congresului Evreilor din America, vorbitorul principal, Bernard S. Deutsch, l-a atacat pe Laughlin în termeni foarte duri. „Teoria «purificării rasiale» elaborată de dr. Laughlin este la fel de periculoasă şi de falsă ca şi teoriile despre rasa ariană purificată avansate de nazişti, cu care se aseamănă suspect de mult”, a spus Deutsch. Institutul Carnegie, principala sursă de finanţare a Institutului de Eugenie, l-a numit pe Herbert Spencer Jennings, un respectat genetician de la Johns Hopkins University, să verifice lucrările lui Laughlin. Spencer a descoperit că Laughlin falsificase date, manipulase rezultate pentru a susţine concluzii rasiste şi în general comitea fraude în domeniul ştiinţei de peste un sfert de secol. Laughlin a fost obligat să plece de la Institut şi acesta a fost efectiv închis în 1938. Laughlin s-a retras în Missouri, dar deja făcuse foarte mult rău.

În total, cel puţin 60 000 de persoane au fost sterilizate în urma eforturilor lui Laughlin. La apogeul acestei mişcări, în anii ’30, existau legi privind sterilizarea în aproximativ 30 de state, deşi doar Virginia şi California le-au aplicat pe scară largă. Semnificativ este poate şi faptul că legile privind sterilizarea sînt astăzi înscrise în analele a 20 de state.

La sfîrşitul lui septembrie 1927, Carrie Buck, nemaiavînd nici o opţiune, a fost programată pentru sterilizare, procedura fiind efectuată în luna următoare. A fost sterilizată şi sora ei, dar fără să ştie ce se întîmplă. I s-a spus că este tratată de apendicită.

Capitolul 27

În primăvara anului 1927, chiar înainte ca procesul Snyder-Gray să capteze atenţia lumii, o poveste şocantă a ocupat prima pagină a cotidianului *The New York Times*. Un semn al importanţei sale a fost că *Times* i-a aşezat titlul pe şapte rînduri:

NIŞTE VORBITORI AFLAŢI LA MARE DISTANŢĂ AU FOST VĂZUŢI
ŞI AUZIŢI AICI
ÎN CADRUL UNUI TEST AL TELEVIZIUNII

CA O FOTOGRAFIE CARE A PRINS VIAŢĂ

Faţa lui Hoover
văzută clar în timp ce vorbeşte
la Washington

PENTRU PRIMA DATĂ ÎN ISTORIE

Imaginile sînt transmise prin cablu
şi radio sincronizate
cu vocea vorbitorului

UZUL COMERCIAL ESTE ÎNDOIELNIC

Dar şeful companiei AT & T îl consideră un nou
pas în cucerirea naturii
după ani de cercetări

Articolul povestea că nişte reporteri şi oficiali de la Laboratoarele Bell ale companiei AT & T din Bethune Street, Manhattan, urmăriseră uimiţi cum o imagine transmisă în direct a ministrului Comerţului, Herbert

Hoover, aflat la Washington, s-a materializat în faţa ochilor lor, pe un ecran de sticlă cam cît un post-it de astăzi.

„A fost anihilată o distanţă de peste 300 de kilometri care îl despărţea pe vorbitor de publicul său”, se minuna reporterul anonim. Ascultătorii puteau chiar să audă discursul lui Hoover. „Geniul uman a eliminat acum impedimentul distanţei”, rostea ministrul Comerţului grav şi pompos.

„În clipa în care se auzea fiecare silabă, pe ecranul din încăperea unde avea loc demonstraţia se vedeau buzele vorbitorului mişcîndu-se şi expresia feţei modificîndu-se”, explica reporterul de la *Times*. „Parcă o fotografie prinsese brusc viaţă şi începuse să vorbească, să zîmbească, să dea din cap şi să se uite într-o parte şi-n alta.”

Domnul Hoover a fost urmat de un comic pe nume A. Dolan, care mai întîi a povestit nişte anecdote cu accent irlandez, după care şi-a mînjit repede faţa cu nişte sulimanuri negre şi s-a întors cu „o nouă serie de glume în dialectul negrilor”. Şi acest moment a fost considerat excelent din punct de vedere vizual.

Se pare totuşi că reporterul a fost luat de val, pentru că echipamentul companiei AT & T nu era capabil să transmită imagini foarte clare. Realizînd asta, AT & T a abandonat curînd orice încercare de a cuceri teritoriul televiziunii, lăsîndu-le calea deschisă altora – şi au fost mulţi.

Ca idee teoretică, televiziunea exista deja de ceva timp. Încă din 1880, un inginer francez pe nume Maurice Leblanc a observat că se pot transmite imagini linie cu linie pentru că imaginea rămîne pe retină cam o zecime de secundă, astfel încît ochiul poate fi păcălit să vadă imagini întregi cînd de fapt ele sînt intermitente. De aceea vedem filmele ca pe o curgere continuă, şi nu sub forma a mii de cadre individuale. Asta simplifica foarte mult problema transmisiei.

Patru ani mai tîrziu, un german pe nume Paul Nipkow a inventat un sistem care utiliza un disc rotativ pentru scanarea imaginilor, transmiţîndu-le mai departe către un senzor prin nişte găuri din disc plasate la anumite intervale calculate. Era o idee complicată şi Nipkow nu a reuşit să facă sistemul să funcţioneze, dar discul său a devenit standardul pe care s-au bazat toate încercările ulterioare de a crea televiziunea. Cuvîntul *televiziune* a fost inventat de un inginer franco-rus, Konstantin Perski, în 1900, la Expoziţia Mondială de la Paris, deşi la început s-au folosit multe nume pentru tot felul de dispozitive – iconoscop, radiovizor, ochi electric, chiar şi telescop electronic.

În anii ’20 se considera că soluţia va fi descoperită curînd de echipele de la Laboratoarele Bell şi General Electric în Statele Unite sau de Charles Francis Jenkins din Baltimore ori de John Logie Baird din Marea Britanie.

În ciuda tuturor eforturilor şi aşteptărilor, nimeni nu ştia foarte bine la ce avea să folosească televiziunea. În general, se aprecia că aplicaţiile aveau să fie mai ales practice. *Scientific American*, într-un articol intitulat „Imagini în mişcare prin radio”, prevestea că televiziunea va fi un dispozitiv de prevenire a infracţionalităţii. „Un individ suspectat că ar fi comis o infracţiune ar putea apărea simultan în o mie de secţii de poliţie pentru a fi identificat”, îşi imagina publicaţia. AT & T o vedea nu ca pe un mijloc de distracţie, ci ca pe o modalitate prin care oamenii care vorbeau la telefon s-ar fi putut vedea unii pe alţii.

Doar Charles Francis Jenkins a înţeles clar ce putea oferi televiziunea. „Noua maşinărie va aduce în casele oamenilor… filme, opere şi imagini în direct ale unor activităţi de zi cu zi”, a anticipat el. Deşi acum dat uitării – nici măcar nu este inclus în *American Dictionary of National Biography* –, Jenkins a fost un mare inventator. Deţinea peste patru sute de brevete, multe ale unor dispozitive funcţionale, dintre care folosim şi astăzi o parte. Dacă aţi băut vreodată ceva dintr-un pahar conic de hîrtie, aţi folosit un produs inventat de Jenkins. Dar o invenţie care nu avea să meargă niciodată era radiovizorul, cum îl botezase el. Chiar dacă ar fi reuşit să-l pună în funcţiune, ceea ce nu s-a întîmplat, nu ar fi putut transmite decît 48 de linii dintr-o imagine, ceea ce nu era de ajuns, pentru că obiectele ar fi părut doar nişte pete neclare şi întunecare. Ar fi arătat ca şi cum te-ai fi uitat la ceva printr-un geam acoperit de gheaţă.

Dar era perioada de un optimism delirant a anilor ’20 şi, cu toate că Jenkins nu avea un produs pe care să-l vîndă sau altceva mai concret decît speranţa vagă (şi pînă la urmă nerealizabilă) că pe baza sistemului său s-ar putea dezvolta într-o zi ceva mai atrăgător din punct de vedere comercial, a înfiinţat o companie, care în scurt timp valora peste zece milioane de dolari.

Cam acelaşi gen de optimism exagerat învăluia şi eforturile lui John Logie Baird, un scoţian din Londra. Într-un apartament de la mansardă, în Soho, Baird a făcut o serie de invenţii care în mare parte nu foloseau la nimic, inclusiv nişte papuci gonflabili şi un aparat de ras din sticlă (ca să nu ruginească). Viaţa lui personală era la fel de ieşită din comun, în sensul că el şi încă un bărbat împărţeau atenţiile unei femei care fusese cîndva iubita lui Baird, acum era a doua soţie a celuilalt tip şi descoperise că îi este

imposibil să aleagă între ei doi. În stilul britanic caracteristic, acest *ménage à trois* a fost convenit de cei trei la o ceaşcă de ceai.

Ca inventator, Baird era inspirat şi neobosit, dar se lupta mereu cu lipsa de fonduri. Majoritatea prototipurilor lui erau încropite din tot felul de obiecte reciclate şi alte resturi. Primul lui disc Nipkow era făcut din capacul unei cutii de pălării de damă. Lentilele erau nişte faruri de bicicletă. Gîndindu-se că ar putea obţine o rezoluţie mai bună prin proiectarea imaginilor printr-un ochi uman adevărat, s-a dus la spitalul de oftalmologie Charing Cross, întrebînd dacă pot să-i dea nişte ochi. Un medic, crezînd că este un anatomist calificat, i-a dat unul. Baird, cu ochiul în buzunar, a urcat într-un autobuz şi s-a dus acasă, dar a descoperit că nervul optic era inutil fără aport sangvin şi, oricum, atunci cînd a fixat ochiul în maşinăria lui, l-a storcit atît de rău, încît a fost nevoit să-l arunce la gunoi.

Dar a perseverat şi în 1925, în laboratorul său, a reuşit să transmită pentru prima dată în lume imaginea recognoscibilă a unei feţe umane. Baird avea talent şi ca agent de presă – unul dintre trucurile lui a fost să pună un televizor funcţional într-o vitrină a magazinului universal Selfridges, atrăgînd atîţia oameni, încît au blocat traficul – şi asta i-a adus un val de sponsorizări. În 1927, Baird se afla la conducerea unei companii care avea aproape două sute de angajaţi. Nu era mare corporatist şi detesta faptul că era obligat să dea socoteală unui consiliu de administraţie. Ajungînd să-l antipatizeze foarte tare pe sir Edward Manville, emfaticul preşedinte pe care i-l impuseseră investitorii săi principali, Baird a pus să i se construiască un laborator care avea în mod intenţionat o intrare foarte îngustă. Prima dată cînd i-a făcut o vizită, Manville, care era destul de corpolent, s-a înţepenit în uşă, trebuind să fie împins din spate. Cum îşi amintea Baird mîndru, „a rămas fără mai mulţi nasturi de la vestă, şi-a scăpat trabucul pe jos şi l-a călcat în picioare”, iar după aceea nu a mai dat niciodată pe la laborator.

Neajunsul ineluctabil al sistemului Nipkow, după cum a descoperit Baird, extrem de frustrat, era că necesita două discuri mari care făceau foarte mult zgomot cînd se învîrteau – unul care să transmită semnalul, altul ca să-l primească – şi nu putea genera decît cel mult o imagine micuţă. Pentru o imagine de 25 de centimetri pătraţi ar fi fost nevoie de şase discuri rotative cu diametrul de aproape doi metri – chestie pe care nu ar fi vrut prea mulţi s-o aibă în sufragerie. Discurile puteau fi şi periculoase, după cum a aflat pe pielea lui un om de ştiinţă din laboratorul lui Baird care s-a

aplecat prea mult deasupra lor, prinzîndu-şi barba lungă şi albă în mecanism.

Realitatea pe care Baird şi toţi ceilalţi implicaţi în televiziunea mecanică nu au putut niciodată s-o depăşească era că discurile rotative pur şi simplu nu puteau asigura claritatea imaginii necesară pentru ca televiziunea să poată deveni viabilă din punct de vedere comercial. Practic, era imposibil să se producă mai mult de 60 de linii de imagine, iar ecranul de vizualizare nu putea fi mai mare decît un suport de pahar. Cu toate acestea, Baird a perseverat şi în vara anului 1927 obţinuse cam cel mai bun prototip pe care îl permitea sistemul lui.

Pe 8 septembrie, la doar cinci luni şi ceva după ce Laboratoarele Bell făcuseră prezentarea cu Herbert Hoover, *The New York Times* scria despre altă demonstraţie incitantă a televiziunii, care avusese loc în Anglia. În faţa reporterilor, Baird şi-a folosit sistemul mecanic pentru a transmite imaginea lui în direct la peste 300 de kilometri, din Leeds pînă la Londra. Imaginea lui era clară, dar era enervant de mică la numai şase centimetri pe şapte; iar cînd era mărită cu ajutorul unei lentile speciale, îşi pierdea toată claritatea.

De fapt, fără ca Baird, *The New York Times* şi tot restul lumii să ştie, televiziunea se născuse deja cu o zi înainte în îndepărtata Californie, cînd un tînăr cu splendidul nume Philo T. Farnsworth, cel mai mare inventator de care majoritatea oamenilor nu au auzit niciodată, a folosit tuburi catodice şi un fascicul electronic pentru a produce o imagine care chiar promitea să transforme televiziunea într-o realitate încîntătoare.

Philo Farnsworth, „părintele uitat al televiziunii”, s-a născut în 1906 într-o casă de bîrne din Utah. Părinţii lui, nişte mormoni pioşi, s-au mutat cu familia la o fermă din Idaho la puţin timp după aceea, iar acolo, în decorul idilic al văii rîului Snake, micul Philo a avut o copilărie fericită. Era extrem de isteţ şi devora orice carte de ştiinţă şi tehnologie care îi cădea în mînă. În vara anului 1921, în timp ce ara ogorul tatălui său, Philo, care împlinise 15 ani, a avut o epifanie ştiinţifică. Tocmai citea despre teoria lui Einstein legată de electroni şi efectul fotoelectric şi i-a venit ideea că nişte fascicule electronice ar putea baleia un ecran într-o mişcare de du-te-vino, cam cum ara el cîmpul tatălui său, cîte o linie o dată, alternînd direcţiile. În doar cîteva luni a conceput un plan viabil de transmitere a imaginilor pe cale electronică. A făcut şi o schiţă, pe care i-a arătat-o profesorului său de chimie de la liceu, Justin Tolman. Din fericire pentru Farnsworth, Tolman a

fost atît de impresionat, încît a păstrat desenul. Mai tîrziu acesta a putut confirma că Farnsworth era autorul invenţiei.

Pentru că nu avea bani, Farnsworth nu a dus mai departe ideea, văzîndu-şi de şcoală; a terminat liceul, s-a însurat cu iubita lui şi s-a înscris la Brigham Young University din Salt Lake City. Într-o zi întîmplarea a făcut să stea de vorbă cu doi tineri afacerişti din San Francisco, care au fost impresionaţi de ideile sale şi s-au oferit să investească 6 000 de dolari – adică toate economiile lor puse la un loc – în acest proiect şi să-l ajute să obţină un împrumut de la bancă. Cu banii aceştia, Farnsworth şi-a încropit un mic laborator pe Green Street, în San Francisco. Nu avea decît 20 de ani – era prea tînăr, după cum a descoperit, ca să semneze contractul pentru împrumut.

Farnsworth şi-a depus primele cereri pentru patentarea televiziunii în ianuarie 1927. Construirea unui sistem de televiziune funcţional era o provocare aproape absurdă. Unele piese nu se găseau de cumpărat în magazine – majoritatea nici nu existau decît în creierul fertil al lui Farnsworth –, aşa că fiecare clapetă strălucitoare şi fiecare tub zumzăitor au trebuit să fie proiectate şi construite de la zero. Farnsworth şi o mică echipă adunată de el au lucrat cu febrilitate, iar la începutul lunii septembrie erau gata să transmită primele imagini din istorie folosind aparate electronice. Imaginea nu era decît o simplă linie orizontală şi Farnsworth nu a reuşit s-o transmită decît pînă în încăperea alăturată, aşa că îi lipseau romantismul şi înfiorarea creaţiilor lui Baird sau ale celor de la AT & T. Dar avea ceva ce invenţiilor rivale le lipsea: viitor.

Sistemul lui Farnsworth se baza pe ceva care se numea cameră cu decupaj al imaginii, care îi permitea să deseneze (ca să zic aşa) imagini pe un ecran scanîndu-le electronic linie cu linie – şi s-o facă atît de rapid, încît creierul să fie păcălit că ceea ce vede ochiul este o serie de imagini continue. Chiar şi în primele sale versiuni, sistemul lui Farnsworth avea 150 de linii şi o claritate pe care nu o putea obţine vreodată un sistem mecanic.

Deşi lumea încă nu ştia nimic despre invenţia lui Farnsworth, cei care se pricepeau la electronică au aflat curînd de ea şi au venit să admire minunea. Printre vizitatori s-a numărat şi fizicianul Ernest Lawrence, care s-a uitat fascinat la o piesă a dispozitivului lui Farnsworth numită „multipactor”, care concentra nişte fascicule de electroni şi le proiecta în rafale, multiplicîndu-le intensitatea. Inspirat, Lawrence s-a întors la Berkeley şi a creat primul accelerator de particule din lume.

Pînă la urmă, Farnsworth a obţinut 165 de patente, inclusiv pentru toate elementele importante ale televiziunii moderne, de la scanarea şi convertirea imaginii pînă la transmiterea unor imagini în direct la distanţe mari. Dar singurul lucrul care îi lipsea era modalitatea de a comercializa tot acest sistem.

Aici intră în scenă David Sarnoff.

Lumea lui Sarnoff era radioul. Din punct de vedere tehnic, nu ştia absolut nimic despre televiziune – de fapt, nici despre radio nu ştia mare lucru –, dar avea două calităţi care lui Farnsworth îi lipseau cu desăvîrşire: talent la afaceri şi viziune. El era singurul care putea transforma televiziunea dintr-o noutate interesantă de laborator în ceva ce şi-ar fi dorit toată lumea să aibă la trei metri de canapeaua din sufragerie.

Sarnoff s-a născut într-un sat sărac din Rusia, pe actualul teritoriul al Bielorusiei, dar s-a mutat împreună cu familia în Lower East Side, la New York, în 1900, cînd avea 9 ani. Chiar era de la ţară: înainte să ajungă în America, nu mai văzuse în viaţa lui un drum asfaltat. Acum se afla în cel mai dinamic oraş din lume. Sarnoff a învăţat limba engleză, s-a lăsat de şcoală la 14 ani şi a plecat să-şi pună amprenta asupra acestei lumi. S-a angajat pe un post de curier la filiala americană a companiei Marconi, unde a ajuns foarte priceput în operarea telegrafului. Toată viaţa a pretins că a fost primul om care a recepţionat şi a transmis mai departe vestea despre scufundarea *Titanicului*, de la un birou din magazinul universal al lui Wanamaker. Potrivit lui Sarnoff – şi varianta lui Sarnoff nu se intersecta adesea decît foarte vag cu ceea ce s-a întîmplat în realitate –, a rămas la post 72 de ore, coordonînd aproape singur toate eforturile de salvare.

În 1919, divizia americană a companiei Marconi a fost preluată de o nouă companie, numită Radio Corporation of America. Sarnoff – tînăr, ambiţios, oportunist din instinct – a devenit rapid stăpînul noului mijloc de comunicare în masă. A făcut radioul popular şi profitabil – două calităţi pe care nu le avea în 1920. La vremea aceea radioul era o noutate incitantă, dar un aparat de radio era şi o investiţie costisitoare, iar oamenii nu erau deloc siguri că merită banii, mai ales că singurul program disponibil era oferit de o bancă, o agenţie de asigurări sau o fermă de păsări din localitate.

Companiilor care fabricau radiouri nu le păsa ce ascultă oamenii sau dacă ascultă ceva, atît timp cît aparatele se cumpărau. În mod uimitor, Sarnoff se pare că a fost singurul care şi-a dat seama că oamenii nu aveau să cumpere radiouri dacă nu exista ceva interesant de ascultat. A realizat că,

pentru a avea succes, radioul trebuia să fie organizat, profesionist şi mai ales distractiv. Ca o demonstraţie a potenţialului pe care îl avea radioul, a aranjat o transmisiune a finalei dintre Dempsey şi Carpentier pe 2 iulie 1921. Sarnoff s-a gîndit că, dacă oamenii îşi vor da seama că pot asculta transmisiuni în direct de la evenimente interesante chiar în momentul în care aveau loc acestea, se vor îngrămădi să cumpere radiouri. În acest scop, a pus să fie montate nişte difuzoare în diferite locuri unde oamenii puteau asculta meciul fără să plătească nimic. În Times Square s-au adunat zece mii de ascultători, la fel şi în alte locuri. Totuşi, din cauza unei defecţiuni tehnice, nu s-a transmis în direct de pe ring. Detaliile luptei au fost transmise prin telegraf către un studio din Manhattan, unde un crainic recrea meciul pornind de la cîteva amănunte sumare şi folosindu-şi la maximum imaginaţia. Asta au auzit mulţimile. Nici nu mai conta. Oamenii au crezut că ascultă meciul în direct. Ideea că puteau afla ceea ce se întîmplă în momentul în care se întîmplă li se părea multora un miracol aproape ireal.

În momentul acela, radioul a prins aripi. La vremea cînd a avut loc meciul dintre Dempsey şi Carpentier, exista un radio în una din 500 de case americane. În mai puţin de cinci ani, proporţia a ajuns la una din 20. Pînă la sfîrşitul deceniului, radioul avea să pătrundă în aproape toate casele. Nu se mai întîmplase niciodată ca un produs de să fie acceptat de toată lumea într-un timp atît de scurt.

Pentru a ameliora standardele de emisie şi a asigura dominaţia RCA în acest domeniu, Sarnoff i-a convins pe şefii lui să se unească cu Westinghouse şi General Electric pentru a forma o reţea de staţii radio, National Broadcasting Company. Transmiterea cu succes de către NBC a unor evenimente importante – nu în ultimul rînd a sosirii lui Lindbergh la Washington din iunie 1927 – a fost atît de impresionantă, încît a determinat crearea unei a doua reţele, Columbia Broadcasting System, care a început să emită acum, în septembrie 1927. Principalul său investitor era Columbia Phonograph Corporation, care voia să vîndă mai multe discuri de fonograf.

Transmiterea prin intermediul reţelelor s-a dovedit a fi extrem de costisitoare. Radioul, spre deosebire de restul mass-mediei de divertisment, era singurul care nu percepea taxe pentru conţinutul transmis. Odată ce îţi cumpărai un radio, puteai asculta la nesfîrşit şi gratis toate emisiunile care te interesau. Pe deasupra, programele erau dezamăgitor de efemere. Filmele puteau fi proiectate din nou, piesele de teatru puteau fi jucate de nenumărate

ori, dar la radio o piesă, un concert sau un spectacol de varietăţi era difuzat o singură dată şi gata. Chiar dacă putea fi înregistrat, nimeni nu voia să asculte acelaşi lucru în fiecare seară, aşa că radioul trebuia să producă tot timpul alte materiale, adesea la costuri ameţitoare. Directorii de la NBC au descoperit îngroziţi că cele două emisiuni regulate care transmiteau operă costau reţeaua 6 000 de dolari pe săptămînă. Era extrem de greu de scos un profit, încît unii din interior au început să se întrebe dacă radioul avea un viitor pe piaţă.

Soluţia evidentă, vînzarea de publicitate, a prins ciudat de lent. La început, emisiunile, dacă aveau vreun conţinut comercial, doar menţionau numele sponsorului, fără să prezinte nici un fel de oferte. Radioul comercial a avut de luptat şi cu opoziţia îndîrjită a lui Herbert Hoover, care, în calitate de ministru al Comerţului, avea control şi asupra undelor electromagnetice. Hoover credea că radioul ar trebui să se dedice unor scopuri nobile şi serioase. „Dacă un discurs al preşedintelui este folosit precum carnea dintr-un sandvici între două reclame la medicamente, o să se aleagă praful de radio”, a declarat el, ameninţînd că le va retrage autorizaţiile celor care exagerează cu reclamele. Totuşi, din fericire, în vara anului 1927 Hoover a fost atît de ocupat cu alte probleme – mai întîi revărsările fluviului Mississippi, apoi alegerea lui ca preşedinte –, încît nu a mai avut nici chef, nici timp să-şi bată capul şi cu asta.

Sarnoff abia a aşteptat să profite de această situaţie. A descoperit, după cum bănuia, că pe ascultători nu îi deranjează deloc reclamele. În al doilea an de emisie, NBC vindea reclame în valoare de peste zece milioane de dolari pe an. La începutul anilor ’30, publicitatea radiofonică valora 40 de milioane de dolari pe an, pe o piaţă care se diminuase semnificativ din cauza Marii Depresiuni. Publicitatea din ziare a scăzut cu o treime şi cea din reviste cu aproape jumătate, în vreme ce publicitatea radiofonică a luat avînt. Aproape 250 de cotidiene au dat faliment în deceniul de după naşterea radiodifuziunii. Toată lumea asculta radioul acasă, iar David Sarnoff îşi putea asuma pe bună dreptate aproape tot meritul pentru asta. În 1929, chiar înainte de prăbuşirea bursei, acţiunile RCA valorau cu 10 000% mai mult decît cu cinci ani înainte, iar David Sarnoff era răsfăţatul industriei radioului.

Şi tocmai cînd se întîmplau toate acestea, a descoperit televiziunea. În 1929, Sarnoff a participat la o conferinţă a radiomecanicilor la Rochester, New York, unde a văzut o prezentare făcută de un inventator isteţ pe nume

Vladimir Zvorîkin. La fel ca şi compatriotul său Igor Sikorski, constructorul de avioane, Zvorîkin crescuse într-o familie bogată din Rusia, dar fugise în America după revoluţie. Deşi nu ştia boabă de engleză cînd a ajuns, şi-a găsit de lucru la Westinghouse, în Pittsburgh, şi i-a impresionat atît de tare pe directori, încît curînd avea propriul laborator.

Zvorîkin a înţeles posibilităţile televiziunii electronice exact ca şi Farnsworth. La Rochester el a vorbit el despre televiziune şi l-a fascinat pe Sarnoff. Acesta a înţeles imediat că televiziunea are viitor ca mijloc de divertisment cu un imens potenţial financiar pentru RCA, aşa că acum s-a dedicat dezvoltării sale cu un entuziasm aproape alarmant.

Zvorîkin i-a spus lui Sarnoff că îi poate oferi un sistem funcţional în doi ani, costurile fiind de 100 000 de dolari. Sarnoff l-a angajat şi i-a oferit absolut tot ce îi trebuia. Pînă la urmă RCA avea să cheltuie peste 50 de milioane de dolari ca să pună cap la cap un sistem funcţional – un pariu incredibil de riscant pentru o tehnologie neverificată. Mai rău, Sarnoff a descoperit că majoritatea patentelor vitale şi mare parte din cunoştinţele legate de acestea îi aparţineau unui tînăr cu neverosimilul nume Philo Farnsworth, din San Francisco.

Lui Farnsworth nu îi mergea chiar aşa de bine. Transmiterea unei imagini clare înfăţişînd o linie era una, dezvoltarea acestei idei într-un sistem de divertisment perfect funcţional era cu totul altceva. Chiar şi pentru o instalaţie destul de rudimentară ar fi fost necesară o investiţie de milioane de dolari, pe care, evident, Farnsworth nu îi avea. Aflînd de progresele sale, Zvorîkin i-a făcut o vizită. Farnsworth, crezînd că RCA voia să-i acorde licenţă pentru brevete, i-a arătat bucuros lui Zvorîkin totul, inclusiv cum să facă un disector de imagini, aparatul pe care se baza întregul lui sistem. Mulţumită ajutorului său, RCA a dezvoltat rapid alt disector de imagini. Sarnoff l-a informat vesel pe Farnsworth că de fapt RCA nu vrea şi nici nu are nevoie de patentele lui – ceea ce era o minciună –, dar că era dispusă să-i ofere generoasa sumă de 100 000 de dolari pentru tot ce are: patente, scheme, prototipuri şi tot ce mai era prin laboratorul lui. Farnsworth a refuzat oferta, considerînd-o o insultă, ceea ce şi era.

Tot mai disperat să facă rost de bani, Farnsworth a vîndut totul către Philadelphia Storage Battery Company, mai bine cunoscută ca Philco, şi s-a mutat în est. Nu i-a mers prea bine nici aici. Farnsworth detesta să lucreze ca salariat. Cînd i-a murit copilaşul, a cerut nişte zile libere ca să-i ducă

trupul înapoi în Utah şi să-l îngroape alături de familia lui. Philco nu l-a lăsat să plece, aşa încît la scurt timp după aceea au rupt relaţiile. Între timp cei de la Philco au ajuns să fie convinşi că RCA încearcă să-i mituiască ori să-i şantajeze pe angajaţii lor ca să dezvăluie secrete profesionale. I-au dat în judecată pe unii operatori de la RCA, acuzîndu-i că îi atrag pe angajaţii de la Philco cu „băuturi alcoolice la hoteluri, restaurante şi cluburi de noapte”. Cazul a fost soluţionat în afara instanţelor de judecată.

Toate acestea îl făceau pe Farnsworth tot mai paranoic şi mai stresat. Din tînărul încrezător şi zîmbitor care fusese cu un an sau doi înainte, ajunsese un tip mohorît şi parcă obsedat. Pînă şi părul lui părea furios. S-a certat cu investitorii săi iniţiali şi a refuzat categoric să colaboreze cu oricine din afară. În cele din urmă, a dat în judecată RCA pentru încălcarea patentelor.

Sarnoff nu suporta să fie niciodată pe locul al doilea şi nu ezita să-i zdrobească pe cei ce reprezentau o ameninţare pentru el. Atunci cînd electrotehnicianul Edwin H. Armstrong a inventat radioul FM, care oferea semnale mai clare şi mai puternice decît radioul AM, Sarnoff a făcut tot ce îi stătea în putere ca să-l împiedice, cerînd Comisiei Federale pentru Comunicaţii să restricţioneze lărgimea de bandă disponibilă. Armstrong a apelat la instanţă şi a simţit pe pielea lui urgia RCA. Avocaţii acestei companii l-au plimbat ani întregi prin tribunale. Armstrong şi-a şubrezit sănătatea şi şi-a cheltuit şi ultimul bănuţ luptîndu-se cu ei. Disperat şi sărac lipit, s-a sinucis în 1954.

Acum RCA se lupta cam în acelaşi fel cu Farnsworth. Susţinea că Farnsworth nu a inventat televiziunea electronică în 1922 pe motiv că unui puştan de 15 ani nu ar fi avut cum să-i vină în cap o idee care ocolise atîţia ani chiar şi cele mai strălucite minţi din domeniul ştiinţei şi tehnologiei. Din fericire pentru Farnsworth, fostul lui profesor de chimie, Justin Tolman, a venit cu schiţa făcută de el. Aceasta şi faptul că Farnsworth poseda piesele relevante a convins curtea. În 1935, aceasta a hotărît că Farnsworth era „inventatorul necontestat al televiziunii” – o victorie uluitoare pentru un inventator singuratic.

În esenţă, RCA nu a ţinut cont de această hotărîre. La Expoziţia Mondială de la New York din 1939 a prezentat un televizor funcţional ce depindea în totalitate de patentele lui Farnsworth, pe care nici nu le cumpărase, nici nu ceruse permisiunea să le folosească. După ani de certuri, RCA a consimţit pînă la urmă să-i plătească un milion de dolari lui

Farnsworth, plus drepturi de autor pentru fiecare televizor vîndut. Totuşi, cele mai valoroase patente ale lui Farnsworth au expirat la sfîrşitul anilor ’40, tocmai cînd televiziunea era pe punctul de a da lovitura, aşa că nu s-a îmbogăţit niciodată aşa cum ar fi meritat.

În 1950, Sarnoff a obţinut de la Asociaţia Producătorilor de Radiouri şi Televizoare din America promisiunea că începînd din acel moment îl va numi „părintele televiziunii”, iar pe Vladimir Zvorîkin „inventatorul televiziunii”. Farnsworth a fost efectiv eliminat.

Farnsworth s-a retras în Maine şi a căzut victimă alcoolului. A murit în martie 1971, beat, deprimat şi uitat de toţi. Avea 64 de ani. În necrolog, *The New York Times* nu l-a numit inventatorul televiziunii, ci un „pionier în proiectarea televiziunii”. Sarnoff a murit tot în 1971, la venerabila vîrstă de 80 de ani.

După televiziune, Vladimir Zvorîkin a contribuit şi la inventarea microscopului electronic. A trăit încă 11 ani după Sarnoff şi Farnsworth, murind în 1982, cu o zi înainte să împlinească 93 de ani. Într-un interviu din 1974 a declarat că el nu se uită niciodată la televizor, pentru că este foarte stupid, şi că cea mai mare contribuţie a lui la tehnologia de televiziune a fost că a inventat comutatorul.

De fapt, comutatorul a fost inventat de Philo Farnsworth, făcînd parte din primul lui patent.

Capitolul 28

Cei mai mulţi dintre noi, dacă ni se dau o foaie de hîrtie, un creion şi cîteva minute de gîndire, am putea întocmi o listă destul de lungă de scriitori care erau activi în anii ’20: F. Scott Fitzgerald, Ernest Hemingway, William Faulkner, James Joyce, Virginia Woolf, T.S. Eliot, Gertrude Stein, Dorothy Parker, Ezra Pound şi aşa mai departe.

Totuşi, este puţin probabil ca mulţi dintre noi să includă pe listă şi numele lui Harold Bell Wright. Însă Wright era mai popular decît oricare dintre cei enumeraţi mai sus şi este posibil să fi vîndut mai multe cărţi în timpul vieţii sale decît toţi ceilalţi la un loc. În 1925, cînd a ieşit de la tipar primul tiraj al romanului său *A Son of His Father*, la Chicago, a umplut 27 de vagoane de marfă. Cartea lui din 1911 *The Winning of Barbara Worth* a fost atît de apreciată, încît fanii au botezat după ea un hotel, o stradă şi o şcoală. Cărţile lui Wright erau siropoase şi previzibile – invariabil, era vorba despre cineva care fusese lovit de nenorociri în viaţă, dar apoi găsise fericirea şi succesul prin muncă asiduă şi camaraderie creştinească –, însă oamenii nu se mai săturau de ele.

Cam acelaşi lucru se putea spune şi despre o droaie de alţi scriitori ale căror nume au fost de mult înghiţite de anonimat. Cosmo Hamilton, Arthur Somers Roche, Coningsby Dawson, T.S. Stribling, Hervey Allen, Stark Young, Hermann Keyserling, Warwick Deeping, Thyra Samter Winslow, Knut Hamsun, Julia Peterkin, Gene Stratton-Porter, Zona Gale şi Mazo de la Roche – toţi s-au bucurat de vînzări mai mari şi uneori de mai multă faimă decît oricare dintre scriitorii anilor ’20 de care cei mai mulţi dintre noi ne amintim.

Totuşi, nici unul – nici măcar Harold Bell Wright la apogeul sentimentalismului său – nu ar putea să se compare cu succesul altor doi scriitori americani ale căror cărţi s-au vîndut încontinuu decenii de-a rîndul. Aceştia au fost Zane Grey şi Edgar Rice Burroughs, aproape sigur doi dintre cei mai populari autori de pe planetă în secolul XX.

Aveau foarte multe în comun. Amîndoi erau din Vestul Mijlociu, amîndoi s-au dedicat destul de tîrziu scrisului – Grey la 30 de ani, Burroughs la 35 – şi au avut succes încă mai tîrziu şi, aproape după orice standarde, amîndoi scriau groaznic. Ciudat este nu că nu mai au un public larg şi la ora actuală, ci că au avut la un moment dat. Despre Grey, criticul Burton Rascoe scria: „Este greu de închipuit un scriitor care să aibă mai puţine merite ca stil ori substanţă decît Grey şi în acelaşi timp să fie şi citit". În general, Burroughs a scăpat de asemenea insulte deoarece, ca autor de literatură de senzaţie, se considera că nu merită nici măcar să fie pomenit cu dispreţ. Dar lumea devora tot ce scriau. Nu ştie nimeni cîte cărţi au vîndut – estimările variază destul de mult, de la 25 de milioane fiecare pînă la vreo 60 de milioane dacă se pun la socoteală şi traducerile, ediţiile postume şi romanele publicate în foileton prin reviste. Indiferent care ar fi totalul în realitate, pentru amîndoi a fost, fără îndoială, un număr mulţumitor de mare.

Grey, datorită secretelor sale, era mai interesant. Portretele din ziare şi reviste îl descriau ca pe un dentist agreabil şi modest din Ohio care scria cărţi de aventuri în timpul liber, a dat lovitura în 1912 cu *Secta profitorilor*, apoi a scos pe bandă rulantă o serie de cărţi extrem de populare, majoritatea westernuri, într-un interval de aproape 30 de ani. A inventat sau cel puţin a invadat piaţa cu multe convenţii ale genului – personajul negativ hain la suflet, fermierul hărţuit şi fiica lui castă şi frumoasă, cowboy-ul puternic şi scump la vorbă „care nu îşi dăruieşte inima nici unei femei, numai iepei lui cu nasul cald", cum frumos a spus odată un scriitor.

Dar Grey avea un mare secret. În particular, era extraordinar de libidinos. Foarte pasionat de viaţa în aer liber, făcea adesea lungi drumeţii prin sălbăticie însoţit de tinere atrăgătoare şi curajoase – cele două tinere verişoare ale soţiei lui, prietene de familie, cunoştinţe întîmplătoare – şi se culca cu toate. Uneori lua cu el şi cîte patru odată. Cîteodată le mai aducea şi la el acasă după aceea. Cum povesteşte biograful său Thomas H. Pauly: „Există un număr uriaş de fotografii făcute de Grey, înfăţişînd femei goale cu care el face diferite activităţi sexuale, inclusiv contact sexual… Fotografiile acestea sînt însoţite de zece mici jurnale, scrise în codul secret al lui Grey, care conţin descrieri explicite ale aventurilor sale sexuale".

Între aceste ieşiri înviorătoare, Grey ducea o viaţă liniştită alături de soţia lui, o femeie cu o fire stoică, în Lackawanna, Pennsylvania, iar apoi în Altadena, California, şi scria două sau, uneori, trei cărţi pe an. A scris în total vreo 95 de cărţi şi a lăsat în urma sa atît de multe manuscrise în 1939,

cînd a murit brusc de un atac de cord, încît peste 14 ani Harper & Brothers încă publica romane inedite de Zane Grey. Cel mai mult a cîştigat 500 000 de dolari pe an. În 1927 a cîştigat aproape 325 000 de dolari. Ca o comparaţie, F. Scott Fitzgerald, în anul lui cel mai bun, a cîştigat 37 599 de dolari.

Edgar Rice Burroughs a avut o viaţă mai liniştită decît Grey – la urma urmei, cine nu a avut? –, dar a scris chestii mai îndrăzneţe. Cu trei ani mai tînăr decît Grey, Burroughs s-a născut în 1875 într-o familie înstărită din Chicago, dar a fost un fel de oaie neagră a familiei şi s-a chinuit mult să-şi găsească un scop în viaţă. În tinereţe a plecat în vest şi a încercat să fie vînzător la magazin, fermier, căutător de aur şi poliţist la căile ferate, fără nici un succes, după care a descoperit că are talent la scris. În 1912, la vîrsta de 36 de ani, a publicat prima lui carte de mare succes, *Tarzan din neamul maimuţelor*.

Burroughs nu a fost un scriitoraş de mîna a doua. Folosea intrigi caracteristice literaturii senzaţionale, dar scria cu oarece eleganţă, de parcă nu înţelegea foarte bine acest gen. Iată primele rînduri din *Tarzan din neamul maimuţelor*:

> Povestea ce urmează mi-a fost istorisită de o persoană care nu avea vreun motiv anume să mi-o spună mie sau oricui altcuiva. Faptul că a pornit s-o depene poate fi pus pe seama influenţei pline de ispite pe care a avut-o asupra povestitorului un cules de vii, ca din bătrîni, iar continuarea pînă la capăt a acestei ciudate poveşti se datoreşte scepticei incredulităţi cu care am întîmpinat-o eu în zilele ce-au urmat[1].

N-o fi el chiar Tolstoi, dar cu siguranţă e departe de începuturile formulate simplist, care intră direct în subiect, ale celor mai multe cărţi de ficţiune ieftină de la vremea aceea. De-a lungul unei cariere ce a durat aproape 40 de ani, Burroughs a scris vreo 80 de cărţi, printre care 36 de romane cu Tarzan, o grămadă de science-fiction şi cîteva westernuri. Toate cărţile sale au următoarele caracteristici: o acţiune antrenantă, femeiuşti sumar îmbrăcate şi un ataşament neclintit faţă de idealurile eugeniei. Tarzan însuşi ar fi putut sta pe un afiş de promovare a mişcării eugeniste. *Tarzan*, după cum mulţi cititori probabil ştiu deja, e povestea unui prunc englez dintr-o familie aristocratică rămas orfan în jungla africană, care este crescut de maimuţe. Din fericire, pentru că este alb şi anglo-saxon, este în mod

inerent curajos, puternic, hotărît şi bun, etic din instinct şi suficient de inteligent ca să rezolve orice problemă. Chiar învaţă singur să citească – ceea ce e mare lucru, avînd în vedere că nu vorbeşte nici o limbă omenească şi nu ştie ce e o carte cînd o vede prima dată. Slavă Domnului că exista superioritatea rasei!

Crearea sau viaţa unor fiinţe superioare este un subiect care l-a preocupat pe Burroughs pe tot parcursul carierei sale. Aproape toate cărţile lui care au ca decor spaţiul cosmic se preocupă de crearea unor rase evoluate pe Marte sau pe Venus[2]. În *Pierdut pe Venus*, scrie plin de admiraţie despre o societate în care „nu avea voie să trăiască nici un copil nedesăvîrşit" şi cetăţenii cu „deficienţe fizice, morale sau mentale erau împiedicaţi să aducă pe lume şi alţii ca ei". Înapoi pe pămînt, semnînd un articol din *Los Angeles Examiner*, insista că lumea ar fi un loc mai bun dacă toţi „imbecilii morali" ar fi eliminaţi sistematic. Ba chiar şi-a intitulat una dintre cărţi *Podul şi puştiul din Oskaloosa*. La Oskaloosa se născuse Harry H. Laughlin.

Cu timpul, Burroughs devenea tot mai neglijent. Repeta intrigi pe care le mai folosise şi scria adesea uluitor de superficial. Singurul lui roman din 1927, *Căpetenia*, începe aşa:

> Aproape gol, în afara unei bucăţi de pînză prinse în jurul mijlocului, nişte sandale rudimentare, o bucată de blană şi un acoperămînt cu coarne de bizon pe cap, un războinic sălbatic ţopăia şi dansa în ritmul tobelor.

Patru paragrafe mai jos citim:

> Aproape gol, în afara unei bucăţi de pînză prinse în jurul mijlocului, nişte sandale rudimentare, o bucată de blană şi un acoperămînt cu coarne de bizon pe cap, un războinic sălbatic păşea fără zgomot printre trunchiurile copacilor uriaşi.

Uneori pur şi simplu începea să bată cîmpii. Iată-l pe un războinic marţian pe nume Jeddak şoptind dulcegării la urechea Thuviei, domniţa de pe Marte, într-o carte cu acelaşi titlu din 1920:

> Ah, Thuvia din Ptarth, eşti rece chiar şi în faţa iubirii mele mistuitoare şi înflăcărate! Mai împietrit şi mai rece decît inima ta nu este nici ersitul împietrit şi rece din care e făcută banca asta de trei ori mai dornică decît tine, pe care se sprijină trupul tău divin şi nepieritor!

Astfel de pasaje se puteau prelungi destul de mult. Dar nu părea să conteze. Oamenii încă îi cumpărau cu religiozitate cărţile cînd a murit în California în urma unui atac de cord, în martie 1950, la vîrsta de 74 de ani.

Dintre autorii serioşi de ficţiune, doar Sinclair Lewis s-a bucurat de vînzări mari în vara anului 1927. *Elmer Gantry* a fost de departe cea mai bine vîndută operă de ficţiune în acel an. Satiră a predicatorilor evanghelişti, a fost condamnată în general în toată ţara, mai ales de predicatorii evanghelişti. Predicatorul fundamentalist Billy Sunday, înştiinţat de conţinutul acestei cărţi, l-a invocat pe Dumnezeu „să-l prăpădească pe Lewis”, un gest nu tocmai creştinesc din partea lui. Pastorul C.S. Sparkes de la biserica parohiei Sauk Centre, Minnesota, orăşelul în care se născuse Lewis, l-a comparat înverşunat pe Lewis cu Charles Lindbergh, care avea o aură de sfinţenie, spunînd că mintea lui Lewis era „moartă – nu concepe bunătatea, puritatea şi virtutea”, în timp ce Lindbergh era „curat la minte şi la suflet”.

Elmer Gantry a fost interzisă în mai multe oraşe – în Boston, vînzarea sa a fost declarată infracţiune pasibilă de pedeapsă, nu doar contravenţie, ca să se sublinieze cît era de respingătoare –, dar, desigur, asemenea interdicţii nu au făcut decît să sporească ispita fructului oprit pentru cei ce izbuteau să facă rost de carte. Romanul s-a vîndut în 100 000 de exemplare în prima zi după ce a ieşit de sub tipar, iar spre sfîrşitul verii se apropia de 250 000 – cifre la care nu puteau spera nici măcar Grey şi Burroughs.

Elmer Gantry a fost al cincizecilea dintr-o serie de succese comerciale şi de critică pentru Lewis datorită cărora a devenit cel mai admirat scriitor de la acea vreme. Celelalte au fost *Strada mare* (1920), *Babbitt* (1922), *Martin Arrowsmith* (1925) şi *Capcana* (1926). În 1930, avea să fie primul american căruia i s-a decernat Premiul Nobel pentru literatură. Nu era pe gustul tuturor. Într-o scrisoare trimisă redactorului său, Ernest Hemingway spunea: „Dacă aş scrie şi eu aşa de siropos şi de prost ca cretinul ăla pistruiat, aş putea să scriu ani de-a rîndul cîte cinci mii de cuvinte pe zi”. Deşi Lewis încă nu îşi dădea seama de asta, anul 1927 avea să fie apogeul carierei sale. După aceea romanele lui nu aveau să mai fie la modă şi el urma să cadă în patima alcoolului, chinuit de nişte crize de delirium tremens atît de groaznice, încît a trebuit să fie pus în cămaşă de forţă.

Hemingway nu a scos nici un roman 1927. A fost ocupat mai tot timpul cu probleme personale – a schimbat o nevastă cu alta la Paris la

începutul verii, cam în perioada în care ajungea şi Lindbergh pe-acolo –, dar a publicat un volum de proză scurtă, *Bărbaţi fără femei*. Dorothy Parker scria în *The New Yorker* că este „o operă cu adevărat magnifică… Nu ştiu dacă există o colecţie de povestiri mai bună decît aceasta”, dar cartea nu a stîrnit acelaşi entuziasm în rîndul publicului ca romanul de debut al lui Hemingway, *Fiesta*, publicat cu un an înainte. Bine primite, dar fără un succes comercial extraordinar au fost şi *Puntea Sfîntului Ludovic* a unui nou scriitor pe nume Thornton Wilder şi *Ţînţarii* altui nou-venit pe scena literară, William Faulkner.

F. Scott Fitzgerald, celălalt gigant al literaturii americane din acea epocă – pentru noi, dacă nu şi pentru contemporanii săi –, nu a scos nici o carte în 1927. Însă a ajuns pentru prima dată la Hollywood, atras de un contract prin care era angajat să scrie scenariul unui film intitulat *Ruj*. Urma să fie plătit cu 3 500 de dolari în avans şi încă 12 000 dacă scenariul era acceptat, dar, dacă acesta era considerat necorespunzător şi era respins, nu mai primea restul banilor. Fitzgerald a dat şi o audiţie, dar nu s-a descurcat prea bine nici la acest capitol. Pînă la urmă, aventura lui din California l-a costat mult mai mult decît a cîştigat. În 1927 Fitzgerald intrase vertiginos pe o pantă descendentă. *Marele Gatsby*, publicat cu doi ani înainte, fusese un eşec. Depozitul editurii care îl publicase, Charles Scribner’s Sons, era plin de teancuri de exemplare nevîndute, care aveau să fie tot acolo şi atunci cînd a murit Fitzgerald, falit şi căzut în uitare, în 1940. Lumea avea să-l redescopere abia în anii ’50.

Interesant este că în 1927 industria cărţii era în continuă schimbare, în mare parte din cauza unei vechi prejudecăţi. În mod tradiţional, evreii nu erau publicaţi (decît la un nivel local şi fără nici un viitor). Toate editurile cu tradiţie – Harper & Brothers, Scribner’s, Doubleday, Houghton Mifflin, Putnam’s – erau formate exclusiv din albi în mare parte protestanţi, iar cărţile scoase de ele tindeau să fie meticulos conservatoare. Asta a început să se schimbe în 1915, cînd un tînăr evreu pe nume Alfred A. Knopf, fiul unui director de publicitate, a înfiinţat o editură care încă îi poartă numele. Knopf a adus Americii operele lui Sigmund Freud, Franz Kafka, Jean-Paul Sartre, Albert Camus, André Gide, D.H. Lawrence, E.M. Forster, Thomas Mann şi ale multor altora. Preponderenţa autorilor străini se explica pur şi simplu prin faptul că mulţi agenţi literari americani nu voiau să aibă de-a face cu editura unui evreu.

Toate acestea au scos foarte mult în evidenţă conservatorismul vechilor edituri ale albilor protestanţi de origine engleză. Charles Scribner's Sons, o afacere de familie înfiinţată în 1846, s-a lăudat mulţi ani că nu a publicat nici un cuvinţel care să facă fecioarele să roşească, dar acum a fost nevoită să se adapteze noilor moravuri. La începutul anului 1927, cînd Maxwell Perkins, cel mai celebru redactor al său, lucra la volumul de proză scurtă al lui Hemingway amintit mai sus, a considerat că trebuie să-l prevină pe Charles Scribner al II-lea, şeful firmei, că acesta conţine anumite cuvinte care l-ar putea şoca. Perkins era atît de demodat, încît nici măcar nu a îndrăznit să rostească acele cuvinte, ci le-a scris pe o hîrtie. Dar era şi un cuvînt pe care nu a putut nici măcar să-l scrie. (Nu se ştie care erau cuvintele cu pricina şi nici dacă au fost păstrate – toate sau o parte din ele – în varianta finală a cărţii.)

Interesant este că, deşi Scribner's se codea să publice vulgarităţi, în 1927 nici nu a clipit cînd a fost vorba să scoată una dintre cele mai virulent rasiste cărţi din acel deceniu, *Reconceperea Americii*, scrisă de eugenistul amator Lothrop Stoddard. Cartea anterioară publicată de domnul Stoddard la Scribner's, *Fluxul culorii împotriva supremaţiei lumii albe*, ne lămureşte mai clar cam care era poziţia dumisale. În *Reconceperea Americii*, Stoddard spunea că America ar trebui să creeze o societate „birasială”, ceea ce nu voia să însemne una în care oamenii să se amestece armonios, ci tocmai contrariul: una în care albii şi non-albii să fie separaţi de cînd se nasc pînă cînd mor, ca să nu rişte să se contamineze reciproc. Cartea a avut recenzii favorabile în mai multe locuri.

În timp ce Knopf îşi construia o nişă profitabilă publicînd autori străini, o altă editură nouă a unui evreu avea mare succes descoperind – sau în unele cazuri redescoperind – scriitori americani. Este vorba despre Boni & Liveright, botezată astfel după fraţii Albert şi Charles Boni şi Horace Liveright, care pentru o scurtă perioadă a fost poate cea mai interesantă şi mai dinamică editură din America. Fraţii Boni deţinuseră pînă de curînd Washington Square Bookshop, o librărie unde se adunau cei cu vederi de stînga din Macdougal Street, iar Liveright era comis-voiajor, vînzînd obligaţiuni. Deşi cei trei fondatori nu prea aveau experienţă în domeniu, editura a devenit curînd renumită.

Cei trei se ciondăneau încontinuu şi la începutul anilor ’20 ambii fraţi Bonis îşi luaseră lumea în cap, lăsîndu-l pe Liveright singurul stăpîn. În cei

trei ani dintre 1925 şi 1927, acesta a scos pe piaţă poate cea mai impresionantă serie de cărţi de calitate publicate vreodată de o singură editură într-o perioadă foarte scurtă. Printre ele se numărau *O tragedie americană* de Theodore Dreiser, *Rîs amar* de Sherwood Anderson, *În timpul nostru* de Ernest Hemingway (care apoi s-a dus la Scribner's), *Plata soldatului* de William Faulkner, *Destulă frînghie* de Dorothy Parker, *Cupa de cristal* de Gertrude Atherton, *Viaţa mea* de Isadora Duncan, *Educaţia şi viaţa bună* de Bertrand Russell, *Napoleon* de Emil Ludwig, *Familia Thibault* de Roger Martin du Gard (acum uitat, dar care avea să primească în curînd un Premiu Nobel), *Zilele de aur* de Lewis Mumford, trei piese de Eugene O'Neill, nişte volume de poezii de T.S. Eliot, Ezra Pound, E.E. Cummings, Edgar Lee Masters şi Robinson Jeffers, precum şi o carte cu nimicuri vesele scrisă de Anita Loos, scenaristă la Hollywood, şi intitulată *Bărbaţii preferă blondele*. Pretinzîndu-se a fi jurnalul unei profitoare cam ameţite pe nume Lorelei Lee, *Bărbaţii preferă blondele* nu era cine ştie ce literatură de calitate, dar s-a vîndut foarte bine. Se spune că James Joyce ar fi fost încîntat de ea.

Liveright era un mare editor, dar nu avea deloc simţul afacerilor. Dădea avansuri prea generoase, angaja mult mai mulţi oameni decît avea nevoie şi le plătea salarii mai mari decît ar fi trebuit. Din cauza deciziilor lui comerciale proaste, Boni & Liveright nu a avut profit decît 1 203 dolari în 1927, fiind în mare pericol să dea faliment.

Liveright a mai turnat gaz peste foc investind masiv şi în general fără succes la bursă şi pe Broadway. În 1927, pentru scurt timp salvarea i-a venit de unde nu se aştepta. A adus de la Londra o piesă de teatru care avusese mare succes acolo: *Dracula*. Pentru punerea în scenă americană, a ales un actor nu foarte cunoscut de origine maghiară, pe nume Bela Lugosi. Deşi Lugosi era în America de şase ani, încă nu vorbea bine engleza şi îşi învăţa replicile mecanic, fără să înţeleagă sensul, ceea ce îl făcea să aibă o dicţie interesantă. Lugosi îşi începuse cariera interpretînd roluri romantice, dar în 1926 a fost personajul negativ într-un filmuleţ memorabil intitulat *Diavolul din brînză*. Se pare că datorită acestuia a primit rolul lui Dracula. Pe 19 septembrie, piesa s-a jucat la Teatrul Shubert din New Haven, Connecticut. După două săptămîni de reprezentaţii în avanpremieră care s-au bucurat de succes, a avut premiera oficială la Teatrul Fulton din New York pe 5 octombrie, chiar înainte ca Lugosi să împlinească 55 de ani. Liveright a avut poate cea mai bună idee din viaţa lui şi a apelat la un truc: a pus o soră

medicală să stea pe-aproape la fiecare spectacol ca să-i ajute pe cei care leşină, pentru a sublinia cît de înspăimîntătoare este experienţa *Dracula*. Stratagema a funcţionat de minune. *Dracula* a avut un succes de proporţii, jucîndu-se un an întreg la New York; a urmat un turneu de doi ani prin ţară. Asta i-a adus lui Liveright o mulţime de bani tocmai cînd avea mai mare nevoie.

Şi Bela Lugosi a devenit faimos în rolul lui Dracula, căci în esenţă cam asta a făcut în tot restul carierei sale. A avut rolul principal în filmul turnat în 1931 şi într-un mare număr de continuări. A schimbat mai multe de neveste – a fost însurat de cinci ori – şi a devenit dependent de narcotice, dar pe plan profesional nu a mai făcut aproape nimic altceva aproape 30 de ani. A fost atît de devotat acestui rol, încît, atunci cînd a murit, în 1956, a fost îngropat în costumul contelui Dracula.

Pentru Horace Liveright, *Dracula* s-a dovedit a fi doar un respiro, nu o soluţie. Firma a dat faliment în 1933, dar deja îşi îndeplinise nobila misiune. Mulţumită aproape exclusiv lui Knopf şi Liveright, industria americană a cărţii era mult mai cosmopolită şi mai îndrăzneaţă spre sfîrşitul anilor ’20 decît fusese cu vreo 10-12 ani înainte.

După o primăvară şi o vară neinspirate, Broadway-ul începea în sfîrşit să se mişte promiţător. În septembrie se desfăşurau repetiţii la două spectacole care urmau să aibă un succes îndelungat. Una era *Funny Face*, cu muzică şi versuri de George şi Ira Gershwin. Avîndu-i în rolurile principale pe Fred şi Adele Astaire şi pe Betty Compton, amanta primarului Jimmy Walker, avea să fie un mare hit, jucîndu-se 250 de reprezentaţii. Printre cîntecele sale se numărau „My One and Only” şi „’S Wonderful”. Într-un acces de exuberanţă, a fost inclus în spectacol şi un rol pentru un „aviator Lindberghian”. (Ecranizarea din 1957 a fost complet diferită şi a eliminat acest personaj, iar dintre cîntecele originale nu a păstrat decît patru.)

Mult mai influent a fost un musical complex despre viaţa pe o ambarcaţiune de pe Mississippi pe care aveau loc spectacole. Intitulat *Show Boat*, avea să schimbe teatrul muzical pentru totdeauna. Aşa cum spunea un istoric, „istoria teatrului muzical american, pur şi simplu, se împarte în două epoci: înainte de *Show Boat* şi după *Show Boat*”.

Show Boat avea la bază un roman publicat cu un an înainte de Edna Ferber, care abia de puţin timp – şi destul de tîrziu în viaţă – ajunsese o

scriitoare de mare succes. Edna Ferber, fiica unui comerciant evreu din Appleton, Wisconsin, avea 42 de ani în vara anului 1927. Era mică de statură şi cam plinuţă, nu se căsătorise şi nu avusese niciodată un iubit, dar avea în schimb o limbă ascuţită. Odată, autorul Michael Arlen, văzînd-o cu un sacou la două rînduri, i-a zis: „Vai, Edna, arăţi aproape ca un bărbat!”, la care ea i-a replicat: „Vai, Michael, şi tu la fel!”. Fiind inteligentă şi spirituală, era bine-venită la Masa Rotundă de la Algonquin, clubul informal al minţilor strălucite care se adunau în fiecare zi de lucru la Hotel Algonquin, şi îmbrăţişată – profesional vorbind – de George S. Kaufman, cel mai de succes autor de comedii de la vremea aceea. Au colaborat extrem de bine la o serie de comedii.

Oricît de talentată era la comedii, ca romancieră Edna Ferber nu prea s-a descurcat. Romanul *Show Boat* este „un soi de antologie hilară a scrisului prost”, cum spunea cu candoare John Lahr. Ca dovadă a tendinţei ei de a scrie „ca o adolescentă care se îndoapă cu pastile de slăbit”, el citează acest pasaj: „Şi Mississippi era un tigru roşiatic, stîrnit, furios, însetat de sînge, zvîcnind din coada lui lungă, sfîşiind cu ghearele lui crude şi înfigîndu-şi adînc colţii în mal ca să înghită dintr-odată pămînt, case, vite, oameni chiar”. Dar era altă epocă, iar cartea li s-a părut multora încîntătoare. Printre cei mai mari fani ai săi se număra şi compozitorul Jerome Kern. Numai nu a implorat-o pe Ferber să-l lase să facă un musical după carte. Ea se îndoia că ar fi posibil, dar l-a lăsat să încerce. Rezultatul a fost ceea ce un istoric al teatrului a numit „poate cel mai de succes şi mai influent musical de pe Broadway scris vreodată”.

Kern s-a născut la New York în 1885 (în acelaşi an cu Edna Ferber), într-o familie prosperă. Tatăl lui era un afacerist de succes, iar micul Jerome a primit o educaţie bună. A studiat teoria muzicii şi compoziţia la New York College of Music, deşi în primii ani a lucrat pentru Tin Pan Alley. Iniţial se specializase în compunerea unor cîntece noi pentru piese importate – interpolări, cum li se zicea în jargon –, dar curînd scria partituri originale. Kern a fost cît pe ce să nu mai ajungă niciodată faimos. Îşi rezervase un loc pe *Lusitania* în mai 1915, în ultimul voiaj dezastruos al pachebotului, dar s-a trezit prea tîrziu şi l-a pierdut.

Pe Broadway era o perioadă extraordinar de aglomerată. În anii ’20 s-au lansat în medie cîte 50 de musicaluri noi anual. Kern era uluitor de prolific. Numai în 1917, a compus muzica pentru cinci spectacole, plus o serie de alte cîntece. Dar era şi ambiţios. În acelaşi an scria: „După părerea

mea, momentele muzicale ar trebui să continue acţiunea piesei şi să fie reprezentative pentru personalitatea personajelor care le interpretează”. Aceasta era, oricît de improbabil ar părea astăzi, o idee revoluţionară, iar *Show Boat* avea s-o materializeze.

Lui Kern nu i-ar fi stricat un mare succes. O dăduse deja în bară o dată în 1927. *Lucky* avusese premiera pe 22 martie, fiind întîmpinat cu cronici şi pozitive, şi negative, fiind anulat două luni mai tîrziu (în ziua în care Lindbergh ateriza la Paris). Se pare că spectacolul conţinea şi un cîntec superb, „Spring Is Here”, dar Kern nu l-a publicat şi între timp s-a pierdut. Dintre ultimele cinci spectacole ale lui Kern, unul singur, *Sunny*, fusese un adevărat hit. Celelalte fuseseră în general cam dezamăgitoare. *Dear Sir* nu a avut decît 15 reprezentaţii. Aşa că *Show Boat* a fost pentru el o producţie crucială, dar şi un pariu foarte riscant.

Avea o intrigă complicată, acoperea un interval de 40 de ani şi aborda problema foarte sensibilă a rasei – nu tocmai caracteristicile unui spectacol amuzant şi uşurel la care să-ţi petreci relaxat o seară. Repetiţiile la *Show Boat* au început în a doua săptămînă din septembrie, cu aproape trei luni înainte de data programată a premierei sale pe Broadway, deci cu mult mai devreme decît se întîmpla de obicei, dar numerele acestei producţii de mare amploare trebuiau pregătite cu foarte mare grijă.

Cu muzica lui Kern, versuri scrise de Oscar Hammerstein al II-lea, coregrafie de Sammy Lee şi decoruri de Joseph Urban, *Show Boat* a fost pus în scenă la Teatrul Naţional din Washington pe 15 noiembrie, apoi s-a jucat la Philadelphia, iar în cele din urmă a ajuns pe Broadway, la noul Teatru Ziegfeld, pe 27 decembrie. *Rio Rita*, piesa pe care Charles Lindbergh nu a mai apucat s-o vadă ca lumea, a trebuit să se mute în altă parte ca să-i facă loc. Peste tot spectacolul a fost primit cu un imens entuziasm.

Cum spunea Lahr în 1993, „nu se mai văzuse niciodată aşa ceva pe vreo scenă din America”. Spectacolul acesta a marcat naşterea musicalului integrat, ceea ce înseamnă pur şi simplu că toate elementele unui musical – text, cîntece, dans, decoruri – formau împreună un întreg coerent, exact ceea ce dorea Kern încă din 1917.

Show Boat era îndrăzneţ din toate punctele de vedere. Era despre căsătoria între rase şi despre relaţiile dintre negri şi albi şi prezenta cu compasiune situaţia disperată a populaţiei de culoare din Sud. Avea un cor de 96 de oameni, în care numărul negrilor era egal cu cel al albilor, şi era prima producţie din istoria teatrului american în care negrii şi albii cîntau

împreună pe scenă. Cu numai trei ani înainte, cînd autorităţile au aflat că piesa lui Eugene O'Neill *Toţi copiii lui Dumnezeu* propunea să arate pe scenă copii negri şi albi jucîndu-se împreună ca şi cum ar fi fost ceva normal, procurorul Manhattanului a trimis poliţia s-o oprească. Aşa încît chiar şi numai din acest motiv spectacolul era extraordinar de incitant. Pentru cei înclinaţi să devină deschişi la minte, acesta a fost un moment hotărîtor.

Spectacolul conţinea şase cîntece care sînt foarte cunoscute şi astăzi – „Ol' Man River", „Can't Help Lovin' Dat Man", „Bill", „Make-Believe", „Why Do I Love You" şi „You Are Love". S-a dovedit că „Ol' Man River" semăna ciudat de mult cu un cîntec intitulat „Long-Haired Mamma", publicat deja în acelaşi an. Aşa i s-a părut şi compozitorului, Maury Madison, aşa că l-a dat în judecată pe Kern. Pînă la urmă au ajuns la o înţelegere în afara tribunalului.

Conţinutul spectacolului nu era nici pe departe reţeta unui succes garantat. Pe lîngă căsătoria interrasială, aborda foarte serios şi jocurile de noroc şi căsniciile destrămate. În plus, era extrem de lung, terminîndu-se după 11.30 noaptea. Dar oamenii se înghesuiau să-l vadă. Mai multe persoane din public au fost literalmente emoţionate pînă la lacrimi. Încă de la început *Show Boat* a avut un succes răsunător, cu încasări de 50 000 de dolari pe săptămînă în toată perioada cît s-a jucat.

A fost o săptămînă de neuitat pentru Edna Ferber. A doua seară după ce s-a jucat pentru prima dată *Show Boat*, a avut premiera şi o piesă pe care a scris-o împreună cu George S. Kaufman, *The Royal Family*. Comedia, care parodia cu iscusinţă celebrul clan de actori Barrymore, temperamentali şi înfumuraţi, a avut imediat succes şi s-a jucat timp de zece luni. Familia Barrymore merita din plin să fie parodiată. Odată John Barrymore a coborît de pe scenă ca să-l ia la pumni pe un electrician care nu fixase bine un reflector ca să cadă lumina pe el, iar dacă tuşea cineva în timp ce el îşi dădea frîu liber emoţiilor, se oprea şi striga către public: „Vă rog, aruncaţi-i careva un peşte focii ăleia!". Ethel Barrymore s-a dat peste cap ca să oprească spectacolul, dar nu a reuşit.

Deşi Ferber şi Kaufman se ciondăneau tot timpul, adesea cu înverşunare, au scris împreună trei comedii grozave – *The Royal Family*, *Dinner at Eight* şi *Stage Door* –, după care au încetat colaborarea, plini de resentimente. Cînd Kaufman era pe patul de moarte, Ferber a venit să-l viziteze şi a crezut că s-au împăcat. Cînd să plece, Kaufman a chemat-o

înapoi şi i-a zis: „Edna, mergi la înmormîntare?”. „Ce înmormîntare?”, a întrebat ea. „A ta. Eşti moartă, Edna, moartă!”, a urlat el, apoi a căzut înapoi pe perne. A fost ultima dată cînd a vorbit cu ea.

În total, pe Broadway s-au lansat 18 spectacole în săptămîna în care a avut premiera *Show Boat* – 11 dintre ele în ziua de după Crăciun, care a fost cea mai aglomerată seară din istoria Broadwayului. Teatrul părea să se bucure de cel mai mare triumf al său, dar în realitate acestea aveau să se dovedească a fi ultimele ovaţii. Filmele sonore erau pe punctul de a schimba profund lumea divertismentului, nu doar furînd publicul care mergea la teatru, ci, mai rău, furînd talente. Filmele sonore aveau nevoie de actori obişnuiţi cu replicile rostite şi de scenarişti care să poată crea dialoguri credibile. Urma să înceapă un exod de proporţii uriaşe. Spencer Tracy, Clark Gable, Humphrey Bogart, Fredric March, Bette Davis, W.C. Fields, James Cagney, Claudette Colbert, Edward G. Robinson, Leslie Howard, Basil Rathbone, Claude Rains, Cary Grant, Paul Muni, Paulette Goddard şi mulţi alţii care în 1927 puteau fi văzuţi pe Broadway aveau să migreze cu toţii în scurt timp către Hollywood. Teatrul american nu avea să mai fie niciodată la fel.

În 1929, cînd *Show Boat* a mai făcut un turneu, nu a mai avut nici pe departe acelaşi succes. Toată lumea era la film.

1. Edgar Rice Burroughs, *Tarzan din neamul maimuţelor*, traducere de Antoaneta Ralian, Editura Albatros, Bucureşti, 1973, p. 2 (n.tr.).

2. Plasarea unor societăţi avansate pe nişte planete aflate în apropiere nu era în sine o idee absurdă în 1927. Numărul din martie al revistei *Scientific American* conţinea un articol care bătea solemn cîmpii pe marginea posibilităţii ca pe Marte să existe o civilizaţie superioară nouă. (Era şi un articol care sugera că oamenii ar putea evolua într-o rasă de ciclopi.) Alte publicaţii respectabile formulau întrebări similare şi despre Venus, ai cărei locuitori se presupunea că trăiesc într-un soi de paradis tropical ascuns sub nişte nori venusieni foarte groşi.

Capitolul 29

Dintre toate personajele care au ajuns celebre în anii ’20 în America, nici unul nu avea o atitudine mai bătăioasă, un păr mai bogat sau un nume mai memorabil decît Kenesaw Mountain Landis.

Landis era un om mărunţel – avea numai 59 de kilograme şi 1,67 metri înălţime –, dar era o prezenţă impunătoare. În vîrstă de 61 de ani în vara anului 1927, avea o faţă zbîrcită, cu pielea ca de pergament sub o coamă de păr alb. Jurnalistul radical John Reed spunea că Landis are „faţa lui Andrew Jackson la trei ani după moarte”.

Născut şi crescut în Millville, Ohio, se alesese cu acest nume curios în urma unei situaţii bizare. Tatăl lui, care fusese chirurg în cadrul armatei unioniste în timpul Războiului Civil, şi-a pierdut un picior pe Kennesaw Mountain, Georgia, şi, în mod ciudat, s-a hotărît să comemoreze această întîmplare botezîndu-şi fiul după locul cu pricina (dar scris puţin altfel).

Landis a făcut studii de drept la Chicago, apoi, din întîmplare şi printr-un noroc, a nimerit pe un post călduţ, ca asistent personal al lui Walter O. Gresham, secretar de stat al Statelor Unite în timpul preşedintelui Grover Cleveland. În 1905, ca răsplată pentru sîrguinţa lui în slujba ţării, Landis a fost numit judecător federal în Illinois. Acolo s-a remarcat prin numeroasele sale judecăţi pripite şi şocante.

A captat atenţia naţiunii acuzîndu-l pe kaizerul Wilhelm al Germaniei de crimă după scufundarea *Lusitaniei* (pe motiv că ar fi ucis un locuitor al statului Illinois). În cazul său cel mai celebru, a amendat compania Standard Oil cu 29 de milioane de dolari – o sumă extrem de îndrăzneaţă – pentru încălcarea legislaţiei antitrust. La scurt timp după aceea, o curte de apel a anulat decizia lui, lucru care se întîmpla adesea cu deciziile lui Landis. Potrivit unei surse autorizate, Landis a avut mai multe sentinţe anulate la recurs decît orice alt judecător din sistemul federal.

Oriunde apărea un caz de senzaţie, era şi Landis. A prezidat primele etape ale celebrului proces de calomnie în care erau implicaţi Henry Ford şi *Chicago Tribune*. (După aceea procesul a fost mutat în Michigan, în afara

jurisdicţiei lui.) În timpul Primului Război Mondial şi după aceea, Landis s-a remarcat în mod deosebit prin faptul că judeca radicali. L-a condamnat pe Victor Berger, un congresman socialist din Wisconsin, la 20 de ani de închisoare pentru că a criticat războiul într-un editorial. Mai tîrziu a declarat că, dacă ar fi fost după el, l-ar fi trimis pe Berger în faţa plutonului de execuţie. Sentinţa a fost ulterior anulată.

A organizat un proces colectiv pentru 101 Wobblies împotriva cărora a formulat în total 17 022 de capete de acuzare. În ciuda complexităţii cazului, sub îndrumarea pricepută a lui Landis, juriului i-a trebuit mai puţin de o oră ca să-i găsească vinovaţi pe absolut toţi acuzaţii. Sentinţele date de Landis totalizau peste 800 de ani de închisoare şi amenzi în valoare de 2,5 milioane de dolari – suficient ca să elimine definitiv organizaţia Industrial Workers of the World de pe scena naţională.

În aceeaşi perioadă, Landis a preluat comanda unui caz de antitrust în care părţile erau liga întîi deja existentă şi noua Ligă Federală. De mulţi ani Liga Americană şi Liga Naţională deţinuseră monopolul, ceea ce le permitea să le impună jucătorilor să se supună contractelor prin clauza de rezervă, dar Liga Federală ameninţa acest sistem oferindu-le mai mulţi bani şi şansa de a fi liberi de contract. Landis le-a cîştigat pentru totdeauna simpatia patronilor echipelor din Liga Americană şi din Liga Naţională amînînd atît de mult timp sentinţa, încît pînă la urmă patronii echipelor din Liga Federală au rămas fără bani, s-au lăsat păgubaşi şi au dizolvat-o.

După ce au scăpat de Liga Federală, patronii echipelor de baseball au putut continua să-i trateze la fel de rău pe jucătorii lor. Au anulat toate înţelegerile încheiate cît timp existase Liga Federală, au refuzat să mai negocieze cu un nou sindicat al jucătorilor şi le-au redus tuturor salariile. Toate acestea au generat foarte multe resentimente în rîndul jucătorilor, mai ales la echipa Chicago White Sox, despre al cărei patron, Charles Comiskey, ştia toată lumea că e un zgîrie-brînză. Comiskey îi taxa pe jucători ca să le spele echipamentul. I-a promis unui apărător din zona de bătaie pe nume Bill Hunnefield o primă de 1 000 de dolari dacă rămînea suficient de sănătos ca să joace în 100 de meciuri, apoi, cînd a ajuns la meciul 99, l-a ţinut pe banca de rezerve tot restul sezonului.

În 1919, şapte membri ai echipei White Sox, cu nişte nume pe care ai fi zis că le-a trimis o agenţie de casting – Chick Gandil, Happy Felsch, Swede Risberg, Lefty Williams, Eddie Cicotte, Fred McMullin şi marele Joe Jackson cel Desculţ –, au acceptat să facă blat în Campionatul Mondial

în favoarea echipei Cincinnati Reds pentru nişte sume relativ modice. Uneltitorii din scandalul „Black Sox” nu erau în general din cale-afară de deştepţi. Risberg avea numai trei clase şi era un tip psihotic care suferea de tulburarea de personalitate borderline; a ameninţat că va omorî pe oricine se apucă să dea în vileag blatul, iar oamenii îl considerau suficient de sărit de pe fix ca să se ţină de cuvînt. Jackson nu călcase deloc pe la şcoală şi nu ştia să scrie ori să citească. Mai mulţi dintre complici nici nu prea înţelegeau ce au de făcut. Jackson a avut o medie a înscrierilor de 0,375 în campionat şi a marcat opt puncte – unul, în mod surprinzător, lovind mingea uşor în repriza a zecea a unui meci strîns, pe care l-a cîştigat la mustaţă. Gandil a cîştigat un meci cu un *homerun* reuşit la sfîrşitul ultimei reprize. Pînă la urmă, White Sox a pierdut campionatul, cu cinci înfrîngeri şi trei victorii, dar a părut că se cam chinuie să se lase bătută. S-a sugerat că unul dintre motive ar fi că jucătorii de la Reds se înţeleseseră şi ei să facă blat şi se străduiau la rîndul lor din răsputeri să ia bătaie.

Se pare că aproape toţi cei din lumea baseballului ştiau ce se întîmplă. Atunci cînd a izbucnit scandalul, patronii echipelor din liga întîi l-au invitat – de fapt, l-au implorat – pe Landis să fie primul comisar al ligii întîi de baseball. Landis a consimţit, cu condiţia să i se acorde puteri dictatoriale şi un angajament scris din partea patronilor că nu îi vor pune niciodată la îndoială hotărîrile. S-a instalat într-un birou din People’s Gas Building din Chicago, în spatele unei uşi pe care era scris un singur cuvînt: „Baseball”.

Cei şapte complici plus încă un jucător, Buck Weaver, care nu a luat parte la aranjarea meciurilor, dar care ştia despre asta şi nu a spus nimănui, au fost aduşi în faţa instanţei în vara anului 1921. Un amănunt care adesea nu este amintit e că juraţii i-au găsit nevinovaţi pe toţi cei opt, după care s-au dus cu ei la un restaurant ca să sărbătorească. Unul dintre motivele pentru care jucătorii au fost achitaţi era că, de fapt, aranjarea unui meci de baseball nu era ilegală, aşa că nu puteau fi acuzaţi decît de faptul că înşelaseră cu bună ştiinţă publicul şi că afectaseră negativ afacerea lui Comiskey, iar juraţii au decis că nu există dovezi în acest sens. Toate acestea au fost doar teorie, pentru că Landis i-a exclus pe viaţă din baseballul profesionist.

La început Landis şi-a păstrat şi funcţia de judecător federal, deşi era ilegal. Din motive pe care le putem înţelege foarte bine, judecătorii nu aveau voie să primească bani de la grupuri de interese private. Pînă la urmă Landis a fost obligat să renunţe la funcţia de judecător, lucru care se poate

să fi influenţat istoria mai mult decît realizează unii pentru că Landis era şi un susţinător înfocat al Prohibiţiei – poziţie cu totul neaşteptată la Chicago în anii ’20. Îi condamna chiar şi la doi ani de închisoare pe cei găsiţi vinovaţi de furnizarea chiar şi a unei cantităţi mici de alcool. În ultima lui zi ca judecător, la începutul anului 1922, l-a condamnat pe proprietarul unei mici cîrciumi din Chicago la un an de puşcărie şi o amendă de 1 000 de dolari pentru că a vîndut două pahare de whisky. Dacă Landis ar fi rămas judecător, poate că oraşul Chicago nu ar fi fost un paradis al infractorilor. Indiferent ce a făcut Kenesaw Mountain Landis pentru baseball, se poate să fi făcut şi mai mult, deşi fără să vrea, pentru Al Capone.

În 1927 Chicago era al doilea oraş ca mărime din America şi al patrulea din lume. În afara Americii, doar Londra şi Parisul îl întreceau. Dar era vestit, potrivit unui editorial din *Chicago Tribune*, şi pentru „bufoneria lui stupidă, crimele barbare, triumful gangsterilor, corupţia scăpată de sub control şi cetăţenii lui demoralizaţi”.

Ceea ce nu a spus editorialistul de la *Tribune* – pentru că, evident, nu putea spune aşa ceva – era că, într-o anumită măsură, această bufonerie îi era caracteristică şi patronului acestui ziar, Robert Rutherford McCormick.

McCormick s-a născut în 1880, într-o familie care, pe cît era de bogată, pe atît era de nefericită. Prin tatăl său, se înrudea cu Cyrus McCormick, constructorul primei secerători mecanice – avînd astfel contacte profitabile cu compania International Harvester, care producea utilaje agricole –, iar pe linie maternă a moştenit *Chicago Tribune*. Mama lui a fost atît de dezamăgită că a născut un băiat, încît l-a îmbrăcat pe Robert în rochiţe şi i-a spus Roberta pînă cînd l-a dat la şcoală. Fie din această pricină, fie din alta, McCormick a descoperit plăcerile sexului abia pe la vreo 30 şi ceva de ani. După ceea a devenit cam desfrînat şi, printre alte excese, i-a furat unui văr iubita, care avea să devină prima lui soţie.

Avea un entuziasm copilăresc faţă de război şi a fost peste măsură de încîntat cînd a primit gradul de colonel în Garda Naţională a statului Illinois fără să fi făcut nimic ca să merite asta în afară de faptul că exista şi că era bogat. Tot restul vieţii a insistat ca lumea să i se adreseze cu „Domnule colonel”. Cînd a murit soţia lui, a aranjat să fie înmormîntată cu toate onorurile militare, cinste la care nu ar fi avut dreptul (şi, foarte probabil, pe care nici măcar nu şi-ar fi dorit-o). Cînd a izbucnit Primul Război Mondial, McCormick a luptat puţin în Franţa. Singura lui experienţă pe cîmpul de

luptă a avut-o la Cantigny, care l-a impresionat atît de tare, încît şi-a numit astfel domeniul din Wheaton, Illinois, cînd s-a întors la viaţa civilă.

Împreună cu alt văr al lui, Joseph Medill Patterson, McCormick a condus *Chicago Tribune* începînd din 1910. Deşi Patterson era socialist declarat şi McCormick se plasa numai cu vreo doi centimetri mai la stînga faţă de fascism, au lucrat surprinzător de bine împreună, iar ziarul a prosperat, dublîndu-şi tirajul în primul deceniu sub conducerea lor. În 1919, cei doi veri au lansat tabloidul *New York Daily News*. În mod remarcabil, în primii şase ani de existenţă ai acestuia l-au administrat de la Chicago. În cele din urmă, Patterson s-a mutat la New York ca să se concentreze pe *Daily News*, lăsîndu-l pe McCormick să se ocupe singur de *Tribune*.

Sub conducerea lui McCormick, *Tribune* a atins culmea gloriei. În 1927 avea un tiraj de 815 000 de exemplare, aproape dublu faţă de astăzi. Compania deţinea fabrici de hîrtie, vapoare, baraje, docuri, cam 1 800 000 de hectare de pădure şi unul dintre primele şi cele mai de succes posturi de radio din ţară, WGN (prescurtarea de la *World's Greatest Newspaper*). Mai avea şi active legate de bunuri imobiliare şi bănci.

De-a lungul anilor, McCormick a devenit tot mai excentric. Atunci cînd preşedintele Lake Shore Bank, pe care o controla el, l-a supărat, McCormick l-a demis, punîndu-l să administreze o tarabă de legume de lîngă domeniul său. Insista ca, de fiecare dată cînd îl menţiona pe Henry Luce, fondatorul revistei *Time*, pe care îl ura, *Tribune* să precizeze: „Henry Luce, care s-a născut în China, dar nu este chinez". A născocit o teorie potrivit căreia cei de la University of Wisconsin poartă chiloţi de dantelă şi a trimis un reporter ca să afle dacă într-adevăr aşa este. (Întîmplător, tocmai în acea perioadă Charles Lindbergh era student acolo.) Din motive niciodată lămurite, la Cantigny McCormick îşi fixa ceasurile după ora coastei de est, dar nu le spunea şi oaspeţilor, aşa încît cei care erau invitaţi la cină pentru prima dată ajungeau adesea la spartul tîrgului[1].

În afară de Henry Luce, McCormick avea o antipatie profundă şi faţă de Henry Ford, imigranţi şi Prohibiţie. Dar cel mai mult îl detesta pe primarul oraşului Chicago, William Hale Thompson.

Thompson era un prost cum nu s-a mai văzut, dar susţinătorii lui nu i-au reproşat niciodată asta. „Cel mai rău lucru pe care poţi să-l spui despre Bill este că e prost", observa vesel unul dintre ei. Thompson era susţinut pentru că nu s-a pus niciodată în calea corupţiei sau a profitorilor. Născut cu doi ani înainte de marele incendiu de la Chicago din 1871, Thompson a

crescut într-o familie bogată. Tatăl lui a făcut avere cumpărînd proprietăţi cu bani puţini de la oameni nenorociţi după incendiu şi vînzîndu-le cu un profit foarte mare atunci cînd la Chicago au fost demarate lucrările de reconstrucţie. Micul Thompson s-a transformat într-un tînăr zdravăn – avea 1,93 metri, aşa că toţi îi spuneau Marele Bill –, dar care nu promitea foarte mult. S-a lăsat de şcoală şi a plecat în vest, lucrînd ca ajutor pe la ranch-uri şi cowboy, dar în 1899, după moartea tatălui său, s-a întors la Chicago şi a preluat afacerea familiei. În ciuda faptului că nu avea nici minte, nici înclinaţie spre aşa ceva, în 1915 a fost ales primar, iar în următorii opt ani a condus senin oraşul care a devenit cel mai viciat de corupţie şi de fărădelegi din toată ţara.

Chicago a fost pentru corupţie ceea ce a fost Pittsburghul pentru oţel sau Hollywoodul pentru filme. A redefinit-o, a cultivat-o şi a îmbrăţişat-o fără nici o ruşine. În 1921, cînd a fost ucis un mafiot pe nume Anthony D'Andrea, opt mii de oameni au participat la înmormîntare. Cortegiul funerar se întindea pe patru kilometri. Printre purtătorii onorifici ai sicriului se numărau şi 21 de judecători, nouă avocaţi şi procurorul general al statului Illinois.

Gangsterii se bucurau de o imunitate aproape totală în acest oraş. Atunci cînd trei indivizi au venit acasă la un interlop pe nume Patsy Lolordo şi l-au împuşcat mortal pe canapeaua lui, şi-au lăsat amprentele peste tot. Doamna Lolordo îi cunoştea şi a spus că este pregătită să aducă dovezi împotriva lor. Poliţia a deschis o anchetă, dar a decis, cu părere de rău, că nu există suficiente dovezi pentru a merge mai departe. În 1927, statul Illinois nu reuşise să urmărească în justiţie nici măcar un mafiot, sub nici un cap de acuzare.

Era un oraş în care şeful poliţiei, George Shippy, l-a putut împuşca mortal pe un om nevinovat care încerca să-i livreze un colet acasă, pentru că acesta părea evreu, iar Shippy s-a gîndit că îi aduce o bombă. S-a dovedit că decedatul nu era decît un biet curier care încerca să-şi facă meseria. Shippy nu a fost pus sub acuzaţie.

După ce şi-a încheiat misiunea, Thompson a fost nevoit să demisioneze în 1923, dar admiratorii săi, temîndu-se să nu aibă şi ei parte de măsurile luate de zelotul Prohibiţiei, Emory Buckner, la New York – închidea localuri şi aşa mai departe –, l-au convins pe Thompson să candideze din nou în 1927. După standardele oraşului Chicago, alegerile au

fost paşnice. Nu s-au înregistrat decît două atacuri cu bombă, două cazuri în care s-au tras focuri de armă, doi oficiali bătuţi măr şi răpiţi şi 12 cazuri declarate de intimidare a votanţilor. Al Capone a donat 260 000 de dolari pentru campania lui Thompson. Se crede că el sau cineva din tabăra lui a născocit nostimul slogan „Votaţi devreme şi votaţi des” – şi se pare că mulţi l-au luat de bun. Potrivit cifrelor oficiale, au fost un milion şi ceva de voturi într-un oraş care avea aproape acelaşi număr de alegători înregistraţi.

Thompson candidase cu o platformă inedită. Promisese să abroge Prohibiţia, să împiedice America să adere la Liga Naţiunilor şi să pună capăt infracţionalităţii din Chicago. Pe primele două nu avea puterea să le facă; al treilea lucru nu avea nici o intenţie să-l facă. De asemenea, a afirmat, din motive destul de neclare, că regele George al V-lea al Marii Britanii plănuieşte să anexeze Chicago şi a promis că, dacă va fi ales, o să-l caute pe rege şi o să-i „dea un pumn în bot”. Primul lucru pe care l-a făcut după ce a fost reales a fost să se apuce de scos toate lucrările trădătoare din şcolile şi bibliotecile oraşului. Thompson i-a însărcinat pe proprietarul unui teatru şi pe un individ care schimba panouri publicitare, un anume Sport Hermann, să cureţe instituţiile oraşului de orice cărţi care nu erau „100% americane”. Hermann a numit un organism intitulat Liga Patriotică pentru a decide ce cărţi sînt suficient de inacceptabile ca să fie aruncate, dar, cînd a fost prins la înghesuială, a recunoscut că nu citise nici una dintre cărţile pe care le propunea pentru ardere – este foarte posibil să nu fi citit niciodată vreo carte – şi că nu poate să-şi amintească numele nici unuia dintre cei care l-au consiliat. Ca să se facă de rîs pînă la capăt, Hermann a anunţat că rugul de cărţi va fi aprins de călăul din Cook County.

În mod remarcabil, toate acestea au avut parte de multă susţinere. *Herald and Examiner* al lui William Randolph Hearst a sprijinit campania lui Thompson, sperînd că şi alte oraşe îşi vor curăţa rafturile bibliotecilor. Şi Ku Klux Klan a salutat epurarea, sugerînd ca după aceea oraşul să-şi îndrepte atenţia către orice cărţi care se declară în favoarea evreilor sau a catolicilor. Directorul Bibliotecii Documentare Municipale a anunţat că distrusese cu mîna lui toate cărţile şi broşurile aflate sub gestiunea sa care i-au atras atenţia ca fiind dubioase. „Acum am o bibliotecă «America înainte de toate»”, a declarat el, mîndru nevoie mare.

Într-o astfel de lume, Al Capone părea un om în toate minţile şi practic respectabil. Îi plăcea să insiste că el nu este decît un om de afaceri. „Eu fac

bani satisfăcînd o cerere a populaţiei”, a afirmat el la o conferinţă de presă în 1927. (Şi este demn de remarcat faptul că Al Capone ţinea conferinţe de presă.) „90% dintre oamenii din Cook County beau şi joacă jocuri de noroc, iar păcatul meu este că le-am oferit aceste distracţii. Orice altceva ar spune ei, băutura mea a fost bună şi jocurile mele au fost corecte”. În 1927, conducea o organizaţie care producea peste 100 de milioane de dolari pe an. Poate a abordat lucrurile dintr-un unghi mai surprinzător, dar Al Capone a fost una dintre marile poveşti de succes ale Americii.

Alphonse Capone s-a născut în ianuarie 1899 în Brooklyn. Tatăl lui a fost un cetăţean conştiincios şi, din cîte se ştie, nu a încălcat legea niciodată. Era frizer şi pînă la urmă a reuşit să aibă prăvălia lui – o mare realizare pentru un imigrant sărac. Nu a învăţat niciodată limba engleză.

Al era al patrulea fiu al soţilor Capone şi primul care s-a născut în America. Fratele lui cel mai mare, Vincenzo, a decis să-şi caute norocul în vest şi şi-a părăsit familia în 1908, la 16 ani. Soţii Capone au primit o singură scrisoare de la el în anul următor, trimisă din Kansas, după care nu au mai auzit niciodată de el. De fapt, Vincenzo devenise agent al Prohibiţiei cunoscut ca Richard „Două-Pistoale” Hart. Îşi luase acest nume după starul din westernuri William S. Hart şi se îmbrăca la fel ca el, cu o pălărie Stetson foarte mare, o stea de tinichea prinsă la piept şi o pereche de pistoale la centură. În vara anului 1927, în mod cu totul extraordinar, se afla în Dakota de Sud, lucrînd ca gardă de corp pentru preşedintele Coolidge.

Inutil să mai spun că tînărul Al şi-a ales o cu totul altă carieră. Exmatriculat de la şcoală pentru că a lovit o profesoară (ea l-a plesnit prima, avea el grijă mereu să precizeze), a ajuns protejatul unui mafiot din Brooklyn pe nume Johnny Torrio. Om blînd şi delicat din fire, Torrio a fost cel care a organizat crima organizată. Se pricepea de minune să cîştige controlul asupra anumitor profesii sau afaceri. Toţi cei care livrau gheaţă într-un cartier, să spunem, îi plăteau un comision lui Torrio şi primeau în schimb monopolul într-un anumit sector, ceea ce le permitea să crească preţurile. Oricine le ameninţa monopolul risca să se aleagă cu sediul aruncat în aer, picioarele rupte, clădirea pusă pe lista de demolări sau cîte şi mai cîte alte nenorociri. În culmea gloriei, Torrio controla două sute de asociaţii, de la Automatele de Suc şi Frăţia Chelneriţelor pînă la sindicatul Şoferilor de pe Dubiţele de Pîine, Biscuiţi, Drojdie şi Plăcinte. Chiar şi lustragiii îi plăteau un avans de 15 dolari şi apoi cîte doi dolari pe lună.

În 1920, din motive care nu au fost lămurite niciodată în mod convingător, Torrio s-a hotărît să plece din Brooklyn şi s-o ia de la capăt în Chicago. Mai întîi, i-a făcut felul mafiotului Big Jim Colosimo (despre care unii spun că era unchiul lui Torrio şi alţii că doar lucrau împreună) şi a preluat operaţiunile acestuia. Lucrurile au mers ca pe roate o vreme, dar apoi au început să apară tensiuni legate de teritoriu. Într-o după-amiază geroasă din ianuarie 1925 Torrio o ajuta pe soţia lui să care din maşină în casă nişte sacoşe cu cumpărături, cînd doi indivizi dintr-o bandă rivală s-au apropiat şi au tras cinci gloanţe în el de la mică distanţă. Torrio a scăpat cu viaţă, dar a hotărît că nu mai vrea aşa ceva. I-a predat toate operaţiunile din Chicago lui Al Capone. Şi aşa a început cea mai celebră epocă de nelegiuiri a Americii.

Ceea ce şochează cel mai tare în cazul domniei lui Capone e vîrsta lui foarte tînără şi intervalul foarte scurt în care a fost mare şi tare. Capone avea doar 26 de ani – ca şi Lindbergh cînd a zburat peste Paris – atunci cînd a preluat ştafeta de la Torrio, iar cariera lui de mafiot de top nu a durat decît din primăvara anului 1925 pînă la sfîrşitul lui 1927. Chiar şi la începutul anului 1926, unele ziare din Chicago îi scriau numele ba Caponi, ba Caproni. În vara anului 1926, un reporter de la *Chicago Tribune* l-a poreclit „Scarface” şi aşa s-au născut legendele.

Un reporter de la revista *Time* a afirmat într-un limbaj foarte plastic şi cu multă imaginaţie că Al Capone fusese „însemnat pe obrazul oacheş” – *Time* nu se mai sătura de cuvîntul ăsta, *oacheş* – „de briciul inubliabil al Camorrei napolitane”. De fapt, Capone s-a ales cu cicatricile de pe faţă într-o seară petrecută într-un bar din Coney Island, cînd, ameţit de băutură, s-a aplecat peste masă către o fată şi i-a zis: „Iubire, ai un cur mişto – şi ăsta e un compliment”. Din nefericire, tînăra era însoţită de fratele ei, pe care simţul onoarei l-a împins să facă ceva spectaculos, aşa că i-a crestat faţa lui Capone cu un cuţit, lăsîndu-i două cicatrici vinete pe obrazul stîng şi una mai palidă de-a lungul gîtului. Capone s-a jenat întotdeauna de cicatricile lui şi a făcut tot ce i-a stat în putinţă ca să le mascheze, inclusiv acoperindu-le cu pudră de talc.

Capone era, fără îndoială, capabil de violenţă, dar poate este semnificativ faptul că memorabila scenă în care îi omoară în bătaie cu o bîtă de baseball pe doi oameni pe care îi invitase la cină este în întregime inventată. A apărut într-o carte din 1975 intitulată *Legacy of Al Capone*, scrisă de George Murray. În jumătate de secol, nimeni nu mai pomenise

niciodată de asta – iar omorîrea în bătaie a unor invitaţi la cină nu e ceva ce alţi invitaţi ar omite să povestească. De asemenea, mulţi i-au atribuit lui Capone replica: „Cu un zîmbet şi un pistol poţi ajunge mult mai departe decît doar cu un zîmbet”, dar se pare că nici aceasta nu îi aparţine.

În anii ’20 Chicago nu era chiar aşa de violent cum i s-a dus vestea. Cu 13,3 crime la 100 000 de locuitori, era, negreşit, mai criminal decît New Yorkul, care avea 6,1, Los Angelesul, cu 4,7, sau Bostonul, cu doar 3,9, dar era mai puţin periculos decît Detroitul, cu 16,8, sau aproape orice oraş din Sud. Oraşul New Orleans avea o rată a criminalităţii de 25,9 la 100 000 de locuitori, pe cînd în Little Rock aceasta era de 37,9, în Miami de 40, la Atlanta de 43,4, în Charlotte de 55,5, iar Memphisul era cu mult înaintea tuturor, cu o rată imensă de 69,3. Poate va fi o surpriză şi o uşurare să aflaţi că astăzi media în America este de 6 la 100 000 de locuitori.

Caracteristic pentru Chicago era însă faptul că gangsterii de aici erau foarte ataşaţi de pistolul-mitralieră Thompson sau *Tommy gun*, cum îl alintau. Arma era botezată după generalul John Taliaferro Thompson, directorul arsenalelor americane, care şi-a petrecut mare parte din Primul Război Mondial lucrînd la acest proiect. Ideea lui era să facă o mitralieră portabilă suficient de uşoară ca să fie cărată de un singur soldat. Arma lui Thompson era uluitor de letală. Putea să tragă pînă la o mie de gloanţe pe minut şi să găurească şi vehicule blindate. În cadrul unei demonstraţii, a străpuns o placă de oţel de jumătate de centimetru şi a doborît un copac gros de aproape 60 de centimetri. Din păcate, pînă să aibă Thompson arma pregătită pentru producţie, războiul s-a terminat şi armata nu a mai avut nevoie de ea. Nici poliţia nu a vrut-o pentru că era atît de dinamică, încît nu puteai ţinti cu precizie. Cu un Thompson trăgeai cam la întîmplare, ceea ce îl făcea ideal pentru gangsteri – iar pe gangsteri îi făcea foarte de temut cînd apăsau pe trăgaci. Statul Illinois nu impunea restricţii asupra vînzării acestor arme, aşa că populaţia şi le putea procura din magazinele de bricolaj sau de articole sportive şi chiar de la farmacie. Mare minune că numărul celor ucişi la Chicago nu a fost mai mare!

Un alt lucru pe care s-a găsit de obicei din belşug la Chicago pe tot timpul Prohibiţiei a fost berea. În majoritatea oraşelor nu găseai aşa ceva. Pentru bere era nevoie de o corupţie la scară monumentală. Nu puteai ascunde o fabrică de bere, aşa că, pentru a produce şi a distribui bere fără să te trezeşti cu vreo anchetă pe cap, trebuia să scoţi din buzunar o mulţime de bani şi nu era angajat municipal în uniformă care să nu se aleagă şi el cu

ceva. În fiecare zi, pe la cartierul general al lui Capone de la Hotel Metropole se perindau continuu poliţişti şi funcţionari, ca să-şi încaseze mita şi să primească instrucţiuni. Forţele de poliţie din Chicago s-au transformat de fapt în armata personală a lui Capone. Dumnezeu ştie ce ar fi priceput Kenesaw Mountain Landis din toate astea dacă ar fi fost lăsat să-şi păstreze funcţia de judecător.

Se poate ca Prohibiţia să fi fost cel mai mare dar făcut vreodată de un guvern cetăţenilor săi. Costurile de producţie ale unui butoi de bere erau de patru dolari şi acesta se vindea cu 55 de dolari. O ladă de băuturi spirtoase se producea cu 20 de dolari şi aducea un profit de 90 de dolari – şi toate astea fără a plăti nici o taxă. În 1927, organizaţia lui Capone – care, interesant, nu avea nici un nume – se estimează că a făcut un profit de 105 milioane de dolari. Scara operaţiunilor sale îl face, fără îndoială, unul dintre afaceriştii cu cel mai mare succes din istoria Americii.

Se pare că mulţi oameni preferau să privească astfel lucrurile. În 1927, cînd unor studenţi de la Medill School of Journalism (botezată astfel după bunicul lui Robert McCormick) din cadrul Northwestern University li s-a cerut să-i numească pe cei mai remarcabili zece oameni din lume, i-au ales pe Lindbergh, Richard Byrd, Benito Mussolini, Henry Ford, Herbert Hoover, Albert Einstein, Mahatma Gandhi, George Bernard Shaw, jucătorul de golf Bobby Jones şi Al Capone.

Pentru Capone, 1927 a fost un an excepţional. Profiturile curgeau gîrlă, bandele din Chicago în general convieţuiau paşnic, iar Capone se considera din ce în ce mai mult un om important. Atunci cînd cei care livrau ziare au ameninţat cu o grevă care ar fi paralizat oraşul Chicago, lui Capone, nu lui Big Bill Thompson i-au cerut ajutorul patronii de ziare. Capone a obţinut anularea grevei şi a fost invitat la o întîlnire cu patronii de ziare, prezidată de Robert McCormick, pentru ca aceştia să-şi exprime recunoştinţa.

„McCormick a vrut să mă plătească după aia”, a spus Capone mai tîrziu, „dar i-am zis să doneze banii unui spital”. Varianta lui McCormick era destul de diferită. „Eu am ajuns tîrziu la o întîlnire a editorilor”, scria el sec în memoriile sale. „A intrat Capone cu nişte gangsteri de-ai lui. L-am dat afară.” Indiferent cum a fost, nu a mai avut loc nici o grevă, iar din momentul acela ziarele din Chicago nu s-au mai luat de Capone.

Cînd vara anului 1927 se apropia de sfîrşit, Al Capone era gangsterul preferat al lumii. Peste vreo două săptămîni 150 000 de oameni aveau să se

înghesuie pe Soldier Field, la Chicago, ca să vadă revanşa dintre Dempsey şi Tunney. Stadionul urma să fie plin de celebrităţi, dar toată lumea nu avea ochi decît pentru Al Capone. La cei 28 de ani ai săi, părea să fie stăpînul lumii. De fapt, sfîrşitul era foarte aproape. În doar cîteva luni avea să plece din Chicago, iar imperiul său avea să se prăbuşească.

1. În 1927, McCormick încă nu îşi dezvoltase cea mai celebră ciudăţenie, şi anume obsesia de a ortografia cuvintele într-o formă simplificată. Avea să se apuce de asta în 1934, impunîndu-le celor de la *Tribune* o nouă ortografiere a unei liste imense de termeni, pe care îi tot schimba la nesfîrşit. *Tribune* a menţinut această practică 41 de ani.

Capitolul 30

Lou Gehrig, în stilul său calm, metodic, aproape invizibil, avea un an fantastic. Cînd a început a doua săptămînă din septembrie, avea la activ 45 de *homerun*-uri, 161 de puncte marcate în urma loviturilor sale şi o medie a înscrierilor de 0,389. Aşa cum observă biograful său Jonathan Eig în *Luckiest Man*, Gehrig s-ar fi putut opri aici, cînd mai era aproape o lună pînă la sfîrşitul sezonului, şi tot ar fi avut unul dintre cele mai bune sezoane din carieră. De fapt, chiar s-a oprit aici.

Mama lui nu se simţea bine din cauza hipertiroidiei, aşa că trebuia să se opereze. Gehrig se perpelea de îngrijorare. „Îmi fac atîtea griji pentru mama, că nici nu mai văd bine”, i-a mărturisit unui coechipier.

„Nu se gîndea decît la mama lui”, scria mai tîrziu jurnalistul sportiv Fred Lieb. „Cum termina un meci, fugea la spital şi stătea cu ea pînă se făcea ora de culcare.” Gehrig nu a mai înscris decît două *homerun*-uri pînă la sfîrşitul sezonului. Nu îi era mintea la joc. Nu se gîndea decît la iubita lui mamă.

În acest timp, Babe Ruth a început să scoată mingile din teren de parcă juca golf. Între 2 şi 29 septembrie a reuşit 17 *homerun*-uri. Nimeni nu mai făcuse aşa ceva într-o singură lună.

Ai fi zis că e imposibil ca Yankees să facă ceva greşit. Pe 10 septembrie, i-au învins pe cei de la St. Louis a 21-a oară la rînd – cele mai multe victorii consecutive ale unei echipe împotriva alteia într-un singur sezon. Pe 16 septembrie, Wilcy Moore, care era atît de slab la bătaie, încît jucătorii ieşeau din vestiar şi vînzătorii de hotdogi se opreau ca să se uite la el cum loveşte aerul cu o bucată de lemn, a nimerit ca prin minune o minge, pe care a trimis-o peste zidul din dreapta terenului, reuşind un *homerun*, încît Babe Ruth era să facă infarct. La aruncare, Moore a favorizat înscrierea a şapte puncte, avînd acum un record de 18 la 7, iar Yankees au învins echipa White Sox cu 7 la 2.

Iar aproape fără să-şi dea nimeni seama, Yankees a pus mîna pe trofeu. Fusese prima în clasament în fiecare zi din acel sezon – prima dată cînd s-a

întîmplat aşa ceva. Poziţia echipei era atît de solidă, încît putea pierde toate cele 15 partide pe care le mai avea de jucat şi Philadelphia Athletics, următoarea în clasament, putea cîştiga toate celelalte 17 meciuri care îi mai rămăseseră şi Yankees tot ar fi ieşit pe primul loc. Însă cei de la Yankees au mai cîştigat 12 dintre ultimele lor 15 meciuri, deşi nu era necesar. Pur şi simplu nu se puteau abţine.

Ruth era maiestuos de imperturbabil. Pe 16 septembrie a fost chemat în faţa instanţei, în Manhattan, acuzat de alarmanta infracţiune de a fi lovit un infirm cu pumnul. Celebra victimă, Bernard Neimeyer, pretindea că în seara de 4 iulie se plimba pe lîngă Hotel Ansonia cînd un bărbat însoţit de două femei l-a acuzat că ar fi făcut o remarcă deplasată şi l-a lovit cu pumnul în faţă. Neimeyer afirma că nu l-a recunoscut pe agresorul său, dar nişte oameni care fuseseră martori la scena respectivă i-au spus că era Babe Ruth. În apărarea lui, Ruth a declarat că la ora respectivă el cina împreună cu nişte prieteni, aducînd doi martori care să-i confirme spusele. În instanţă, Neimeyer părea puţin cam într-o doagă. *Times* a scris că adesea „sărea în picioare, agitînd un carneţel în care mai nota cîte ceva din cînd în cînd, pe măsură ce erau audiaţi martorii. Grefierul i-a atras atenţia în mod repetat să nu mai vorbească aşa de tare”. Judecătorul a respins acţiunea, în aplauzele tuturor. Ruth a dat o mulţime de autografe, apoi s-a dus pe teren şi a înscris un *homerun*, al 53-lea.

Două zile mai tîrziu, într-un *doubleheader* disputat cu White Sox, l-a reuşit şi pe al 54-lea, înscriind două puncte în a cincea repriză. La trei zile după aceea, pe 21 septembrie, Ruth a ajuns la bătaie la sfîrşitul celei de-a noua reprize a unei partide cu Detroitul. La baze nu era nimeni şi Tigers conduceau cu 6 la 0, aşa că Sam Gibson, aruncătorul celor de la Tigers, nu avea de ce să-i arunce vreo minge bună şi nici nu s-a chinuit. Dar Ruth tot a prins una, trimiţînd-o departe, în gradenele din dreapta, şi înscriind al 55-lea *homerun*. Un nou record începea să pară foarte posibil.

În ziua următoare Ruth a reuşit unul dintre cele mai splendide *homerun*-uri din acest sezon. La sfîrşitul celei de-a noua reprize, cu Mark Koenig la a treia bază şi Yankees abia tîrîndu-se cu 6 la 7, Ruth a venit la bătaie şi a trimis al 56-lea *homerun* în tribunele din dreapta, încheind meciul cu 8-7. În vreme ce Ruth alerga de la o bază la alta – cărîndu-şi cu el şi bîta, aşa cum făcea adesea –, un băieţel de vreo 10 ani s-a repezit pe teren şi i s-a alăturat. Băiatul s-a agăţat cu ambele mîini de bîta de baseball, fiind practic luat pe sus între baze şi apoi spre banca de rezerve, unde Ruth a

dispărut rapid spre vestiar, urmărit şi de alţi suporteri extaziaţi. Era a 150-a victorie a echipei Yankees în acel sezon, egalînd recordul Ligii Americane.

Dincolo de Yankee Stadium, lumea nici nu a observat. În alt colţ al continentului, la Chicago, tocmai urma să se întîmple ceva mult mai palpitant.

E vorba despre revanşa Dempsey-Tunney. Chicago era şi mai efervescent decît în timpul recentei vizite a lui Lindbergh. Oamenii năvăleau în oraş cîtă frunză şi iarbă. Nu mai găseai nici un pat liber în nici un hotel, darmite un scaun într-un restaurant. Soseau trenuri speciale din toate părţile – de la Akron, Pittsburgh, Atlanta, din vestul îndepărtat. În trei zile, în oraş au sosit peste o sută de trenuri suplimentare. La trenurile regulate s-au mai adăugat vagoane – în unele cazuri, foarte multe. Trenul *Twentieth Century Limited* care a ajuns în gară în ziua meciului era de trei ori mai lung decît de obicei. În puzderia de oameni care năvăleau în oraş erau şi Al Jolson, Charlie Chaplin, Douglas Fairbanks, Harold Lloyd, Florenz Ziegfeld, Gloria Swanson, Walter Chrysler, Ty Cobb, nouă senatori americani, zece guvernatori, primari fără număr şi importanţi oameni de afaceri de pretutindeni. David Sarnoff venise să se asigure că toate conexiunile radio sînt în ordine. Marchizul de Douglas şi Clydesdale, un aventurier britanic care avea să devină peste scurt timp primul om ce a survolat Everestul, a fost invitatul lui Gene Tunney, ca şi scriitorul britanic Somerset Maugham.

Majoritatea covîrşitoare a oamenilor ţineau cu Dempsey. Tunney avea stofă de erou – era moral, inteligent, politicos, destul de arătos –, dar, la fel ca şi lui Lou Gehrig, îi lipsea carisma care să-l facă iubit. Crescuse într-o familie săracă de imigranţi irlandezi din Greenwich Village şi nu avea decît 63 de kilograme cînd s-a apucat de box profesionist. Nici măcar atunci cînd a reuşit să ajungă la 86 de kilograme nu avea forţă. Dar compensa asta prin fente şi scurte abile. Cum explica Tunney, Dempsey ştia să se bată, dar nu era boxer – chestie mult mai ştiinţifică. Tunney cîştiga pentru că era mai deştept decît adversarii lui şi îi făcea să obosească. Strategia asta dădea roade aproape de fiecare dată. În 66 de meciuri de box profesionist, Tunney fusese învins o singură dată, de Harry Greb, în 1922. Nu îl pusese nimeni la podea niciodată.

Tunney îşi promova o imagine de intelectual şi gentleman. Nu bea, nu înjura şi refuza să facă reclamă la ţigări, dar a cîştigat o grămadă de bani

făcînd publicitate la alte produse – maşini, pălării, pantofi, pijamale şi beţe de drumeţie, printre multe altele. Din păcate, avea o înclinaţie spre infatuare. Îi plăcea să aibă mereu la el o carte. Cînd era întrebat ce carte este, răspundea într-o doară: „A, sînt *Rubaiatele*, nu mă despart niciodată de ele”. De asta nu prea îl suportau oamenii. De obicei, amatorul de box, cum spunea Paul Gallico de la *Daily News*, „voia să vadă cum snobul ăsta mare iubitor de cărţi îşi ia cafteală pînă începe să-l vadă pe Shakespeare”.

O îngrijorare serioasă legată de organizarea meciului la Chicago era legată de reputaţia pe care o avea acest oraş corupt. Al Capone era de mult un mare fan al lui Dempsey. Aerele de rafinament pe care şi le dădea Tunney îl scoteau din sărite. „Un poponar nenorocit”, aşa zicea despre el. Capone a lăsat să transpire că o să aibă el grijă ca Dempsey să nu mai ia bătaie de data asta. Dempsey s-a îngrozit cînd a auzit una ca asta şi i-a scris lui Capone, implorîndu-l să nu se bage. „Numai dacă îl bat eu pe Tunney sau mă bate Tunney într-un meci fairplay se va vedea cine merită cu adevărat să fie campion”, i-a explicat Dempsey. A doua zi a primit trei sute de trandafiri însoţiţi de un cartonaş nesemnat pe care scria: „Tuturor Dempsey-ilor, în numele fairplay-ului”. Se spune că Al Capone ar fi pariat 50 000 de dolari că va cîştiga Dempsey şi a cumpărat o sută dintre cele mai bune locuri de pe stadion, cu 40 de dolari biletul.

În ziua confruntării şi Tunney, şi Dempsey au alergat cîte opt kilometri, apoi s-au relaxat. Tunney şi-a petrecut timpul examinînd nişte manuscrise rare la o bibliotecă împreună cu noul lui amic, Somerset Maugham. Dempsey nu ştim cum şi-a omorît timpul, dar probabil că nu a avut asemenea ambiţii intelectuale.

Spre seară, Soldier Field se umplea încetul cu încetul şi atmosfera începea să se electrizeze. Înainte de meci, oamenii şi-au petrecut mai tot timpul încercînd să recunoască celebrităţile care ocupau locurile din apropierea ringului de box – deşi trebuie spus că suporterii care aveau locurile cele mai îndepărtate nu prea vedeau nici ringul, ca să nu mai vorbim de cei adunaţi în jurul acestuia. Unele locuri se aflau la peste două sute de metri de centrul acţiunii.

Momentul care a stîrnit cea mai mare rumoare înainte de confruntare a fost cel al sosirii lui Al Capone, îmbrăcat cu palton şi cu o pălărie de fetru pe cap şi înconjurat, ca întotdeauna, de un zid protector de gorile. „Numai cu tunul ai fi putut spulbera zidurile duble de muşchi ale fortăreţei lui”,

scria după aceea *The New Yorker*. Capone era însoţit de un invitat de onoare: Damon Runyon.

S-a estimat că erau cam 150 000 de spectatori – suficient ca să umple Yankee Stadium de două ori. Mulţimile erau ghidate de 6 000 de plasatori. Fiecare avea o banderolă pe care scria: „Meciul demonstrativ de box Tunney-Dempsey” – o notă de rafinament pentru care a insistat Tunney. Niciodată pînă atunci nu se mai îngrămădiseră atîţia fani într-un singur loc.

Iar în mijlocul lor, un mic spaţiu gol, luminos, într-un ocean de capete şi întuneric – ringul. Scăldat în lumina a 44 de becuri de 1 000 de waţi, ringul avea latura de şase metri, cea mai mare dimensiune permisă, aşa că Tunney avea mai mult loc să se eschiveze. O caracteristică fundamentală a confruntării dintre Dempsey şi Firpo fusese că Dempsey putuse să rămînă deasupra lui Firpo şi să-l lovească de fiecare dată cînd Firpo încerca să se ridice în picioare. Asta i-a făcut pe cei din tabăra lui Tunney să insiste să se impună regula ca fiecare pugilist să se retragă în colţul neutru după ce îşi face KO adversarul – idee care avea să ducă chiar în acea seară la cea mai mare controversă din istoria boxului.

National Broadcasting Company a legat în reţea 82 de staţii pentru a transmite meciul la nivel naţional. Meciul din seara aceea a fost ascultat de mai mulţi oameni decît fuseseră vreodată martori la un eveniment. La întoarcerea acasă a lui Lindbergh din iunie, numărul ascultătorilor depăşise 30 de milioane. De data asta avea să atingă 50 de milioane. Ca întotdeauna, vocea caldă a lui Graham McNamee a fost cea spre care şi-a aplecat urechea jumătate de ţară.

Cea mai frapantă caracteristică a confruntării a fost că a început foarte tîrziu. Meciul era programat să înceapă la 9.45 seara la Chicago – 10.45 pe coasta de est – şi deja trecuseră 15 minute cînd cei doi adversari, în halate, au apărut în sfîrşit, în vuietul tunător al ovaţiilor mulţimii, şi au urcat în ringul scăldat într-o lumină orbitoare. Amândoi păreau calmi şi pregătiţi de luptă.

Arbitrul, Dave Barry, a ţinut obişnuita prelegere în mijlocul ringului, sportivii s-au retras în colţurile lor, a sunat gongul şi meciul cel mai aşteptat din America pînă la ora aceea – şi poate din istorie – a început. Dempsey a atacat cu un swing şi a lovit cu atîta forţă, încît McNamee a zis că a văzut cum se cutremură ringul. Dar Tunney s-a eschivat şi a făcut cu iscusinţă joc de glezne, iar loviturile lui Dempsey i-au nimerit în majoritate braţele, fără prea mare efect.

În acelaşi timp, Tunney a început să-l obosească pe Dempsey lovind scurt şi parînd, după care se îndepărta. Această strategie a avut un efect cumulativ devastator. Faţa lui Dempsey se umfla tot mai tare de la o rundă la alta – iar apoi parcă de la o lovitură la alta. Deasupra ochilor avea răni şi îi curgea sînge din gură. Dar continua să lupte – „stăruitor, continuu, cu sălbăticie, cu ură, cu disperare”, cum spunea reporterul James P. Dawson de la *The New York Times*.

Tunney se îndrepta spre victorie, cînd, în runda a şaptea, Dempsey i-a tăiat avîntul, ridicîndu-i în picioare pe cei 150 000 de spectatori, cu o combinaţie de lovituri violente care l-au pus la podea, năucit şi neputincios, agăţat de corzile ringului cu mîna stîngă. Aproape sigur şi-ar fi pierdut cunoştinţa dacă mai primea un pumn sau doi. „Pot să spun că în momentul acela podeaua mi s-a părut un loc foarte comod”, le spunea Tunney în glumă reporterilor după aceea, dar atunci o cam încurcase şi 50 de milioane de americani ştiau asta. Cel puţin zece oameni care ascultau meciul la radio, s-a relatat ulterior, au murit de infarct în timpul rundei a şaptea – deşi cu siguranţă asta era o născocire.

Dempsey, înfierbîntat, nu s-a dus imediat în colţul neutru, cum cerea regulamentul, ci a rămas pe loc, uitîndu-se la Tunney şi aşteptînd să-l lovească din nou dacă se ridica. Barry, arbitrul, a trebuit să-i spună de mai multe ori să se ducă în colţul neutru şi abia după aceea a început numărătoarea. Astfel, i-a dat lui Tunney cîteva secunde preţioase, suficiente pentru a-şi reveni. Cîte exact este un subiect de controverse aprinse care continuă şi astăzi, dar au fost aproximativ cinci-şase secunde.

Cînd a ajuns la 9, Tunney s-a ridicat în picioare şi, cu o agilitate surprinzătoare, a reuşit să se ferească de alte lovituri. În realitate, nu prea îşi dădea seama ce se întîmplă. „Nu mai ţineam minte nimic… a trebuit să-mi spună alţii după aceea ce s-a întîmplat”, a recunoscut el peste ani.

Dempsey ratase ocazia. Efortul l-a istovit pe fostul campion. În runda următoare Tunney i-a aplicat şi el un swing, iar Dempsey a căzut. S-a ridicat, dar nu părea să mai aibă vlagă. După aceea Tunney a dominat clar meciul şi a învins, cu decizia unanimă a juriului.

Fanii lui Dempsey au fost mereu convinşi că eroul lor a fost înşelat; la fel credea şi Dempsey. „Intenţionat sau nu, mi s-a furat titlul de campion”, le-a spus el reporterilor la vestiar imediat după meci. „Nu vreau să-mi găsesc nu ştiu ce scuze, dar în sufletul meu ştiu că în seara asta l-am făcut

KO pe Tunney, plus că l-am fugărit prin tot ringul, aşa că ar fi trebuit să cîştig măcar la puncte.”

În *A Flame of Pure Fire*, biografia lui Dempsey publicată în 1999, Roger Kahn afirma că, după ce acesta a căzut, arbitrul nu a mai aşteptat ca Tunney să ajungă în colţul neutru, ci a început imediat numărătoarea. Kahn spunea că Dempsey „a fost peste măsură de revoltat” cînd a văzut prima dată înregistrarea celor două momente-cheie ale meciului. „Două knockouturi, în două runde consecutive, şi două reguli diferite. Cred că explicaţia nu este deloc complicată. În înregistrarea meciului de la Chicago din 1927, eu văd un arbitru corupt”, scria Kahn.

De fapt, la o analiză a înregistrării – pe care o poate vedea acum oricine are acces la internet –, lucrurile nu sînt chiar aşa de clare. Cînd a căzut Tunney, în runda a şaptea, Barry l-a împins pe Dempsey la o parte, insistînd clar să se retragă, după care s-a întors şi a început imediat numărătoarea înainte ca Dempsey să ajungă în colţ. Barry nu ar fi putut acţiona mai rapid sau mai hotărît decît atît. În runda următoare, cînd a căzut Dempsey, Barry nu l-a trimis pe Tunney în colţul neutru pentru că nu a mai avut cînd. Dempsey a sărit imediat în picioare, de parcă ar fi ricoşat pe o trambulină, şi a început să aplice iar swinguri pînă să apuce arbitrul să se apropie sau măcar să ridice braţul.

Timpul lung care s-a scurs pînă cînd a numărat arbitrul a fost regretabil, dar Jack Dempsey era principalul vinovat pentru asta. Tunney a ales să privească imaginea de ansamblu. „Am luptat unul cu altul 20 de runde şi cred că în 19 dintre acestea eu l-am bătut pe el”, le-a zis reporterilor.

Tunney a cîştigat 990 000 de dolari pentru meciul acesta, din care cineva a calculat că 7 700 de dolari reprezentau timpul petrecut la orizontală în timpul „lungii numărători”. Dempsey s-a ales cu aproape 450 000 de dolari. Tunney era dispus la încă o revanşă, dar Dempsey a refuzat. Nu a mai boxat niciodată. Nici Tunney nu a mai disputat decît un meci. L-a evitat pe challengerul evident, Jack Sharkey, luptînd în schimb cu un neozeelandez pe nume Tom Heeney, pe Yankee Stadium. Tunney l-a învins după 11 reprize, cîştigînd 500 000 de dolari pentru osteneală, dar cel mai notabil lucru la acest meci a fost că nu s-au vîndut decît jumătate din bilete. Fără Dempsey, boxul nu mai avea farmecul de altădată. Organizatorii au pierdut peste 150 000 de dolari.

La începutul lunii septembrie, în America de Sud s-a petrecut o întîmplare ciudată. Un inginer francez pe nume Roger Courteville a anunţat că, în timp ce călătorea cu maşina de la Rio de Janeiro spre Lima – prima traversare a Americii de Sud de la o coastă la alta cu un vehicul motorizat, o realizare extraordinară în sine –, pe un drum izolat din statul Mato Grosso, dăduse peste exploratorul englez Percy Fawcett, care fusese dat dispărut, fiind văzut ultima oară atunci cînd pornise în căutarea legendarului oraş Z, în junglele de dincolo de Fordlandia. Atunci cînd s-au întîlnit, Courteville nu şi-a dat seama că este vorba de Fawcett, aşa că nu a anunţat că îl găsise.

În relatările pe care le-a scris mai tîrziu pentru *The New York Times*, Courteville a afirmat că a oprit brusc cînd a dat cu ochii de un bărbat cărunt, la vreo 60 de ani, aşezat în mijlocul unui drum de pămînt în mijlocul pustietăţii. „Era îmbrăcat cu nişte pantaloni scurţi şi o cămaşă kaki şi în picioare avea nişte încălţări vechi, cu talpă groasă, pe care şi le legase de picioarele goale cu fibre de la nişte plante de mlaştină”, povestea Courteville. „Avea febră aşa de mare, că îi tremurau mîinile.” Courteville a observat mai ales că pe picioarele dezgolite ale omului roiau ţînţarii. Courteville i s-a adresat în portugheză, dar nu a primit nici un răspuns, aşa că a încercat în engleză. L-a întrebat pe bărbat de ce lasă ţînţarii să-şi facă de cap pe picioarele lui.

„Sînt flămînzi, săracii”, a răspuns omul pe un ton impasibil, cu accent englezesc. Şi cam asta a fost toată conversaţia lor.

„Apoi străinul acela, care părea englez după purtări, a amuţit, nemaizicînd nimic despre el sau despre altceva”, continuă Courteville. Aşa că, în mod surprinzător, Courteville a urcat înapoi în maşină fără să mai facă nici un efort să afle cine este omul acela, să-l ajute cumva sau măcar să-l întrebe ce face acolo. Pur şi simplu şi-a văzut de drum şi i-a povestit relaxat despre această întîlnire unui oficial din Lima cînd a ajuns acolo, peste cîteva luni.

Oficialul s-a entuziasmat foarte tare pentru că Fawcett era cel mai celebru om care dispăruse în America de Sud.

Pînă la urmă s-a dovedit că individul cu care s-a întîlnit Courteville nu avea cum să fie Fawcett. În primul rînd, Fawcett era chel şi omul ăsta avea plete. Aşa că a rămas un mister cine era şi cum a ajuns acolo. Nu mai auzise nimeni de alt englez care să fi intrat în junglă şi să nu mai fi ieşit.

Descoperirea lui Courteville, deşi nu era vorba despre Fawcett, a redeşteptat interesul faţă de acesta din urmă. Un aventurier britanic-

american pe nume George Miller Dyott a anunţat că intenţionează să conducă o echipă de căutare prin cei 130 000 de kilometri pătraţi de sălbăticie încîlcită în care se putea presupune că s-ar afla Fawcett. Ajutat de zece catîri, 64 de tauri şi o mică armată de călăuze şi cărăuşi, Dyott a petrecut luni în şir croindu-şi drum prin junglă şi a fost cît pe ce să-şi piardă şi el viaţa, dar nu i-a găsit nici pe Fawcett, nici pe misteriosul englez al lui Courteville sau pe altcineva despre care nu se ştia deja că se află acolo. După aceea au plecat în expediţie încă doi oameni, un suedez şi un reporter de la United Press International, dar nu s-a mai auzit niciodată nimic de ei. În Anglia, soţia lui Fawcett a spus că oamenii ar trebui să renunţe la căutări. Le-a zis reporterilor că ea comunică telepatic cu soţul ei, că acesta e bine şi că va apărea cînd va fi pregătit. Asta nu s-a întîmplat niciodată.

Pe 2 septembrie, în drum spre Cheyenne, Wyoming, Charles Lindbergh a zburat pe deasupra liceului din Rapid City şi a Cabanei de Vînătoare a Statului unde se mutaseră soţii Coolidge pe timpul verii. Preşedintele Coolidge a ieşit din casă şi a fluturat o batistă. Lindbergh a lansat nişte mesaje speciale în ambele locuri. Cel de la cabana de vînătoare nu a fost găsit niciodată.

Văzînd cît de epuizat era Lindbergh, organizatorii turneului său au instituit o regulă: de-acum înainte nu avea să participe la manifestări mai mult de patru ore şi jumătate pe zi – două ore şi jumătate de parade şi discursuri ziua şi două ore la banchete seara. Totul avea să fie înghesuit în acest program.

Ziarele continuau să relateze despre incursiunile sale prin ţară, dar mai mult dintr-un fel de simţ al datoriei decît din prea mult entuziasm, iar cum articolele nu mai apăreau aproape deloc pe prima pagină. Rareori se mai întîmpla cîte ceva oarecum ieşit din comun. Cînd a ajuns în Abilene, Texas, Lindbergh a descoperit că organizatorii îi montaseră un tron pe vehiculul cu care urma să defileze la paradă. Jenat de o asemenea grandomanie, Lindbergh a refuzat să stea pe tron, aşa că acesta a fost luat de acolo. Cam astea erau acum chestiile interesante în turneul lui Lindbergh.

După ce s-a terminat meciul dintre Dempsey şi Tunney, fanii sporturilor şi-au îndreptat din nou atenţia către baseball şi întrebarea dacă Babe Ruth va putea să-şi doboare propriul record de *homerun*-uri. Mai avea puţin. Ruth a jucat două meciuri, pe 24 şi 25 septembrie, fără să înscrie nici

un *homerun*, aşa că ar mai fi trebuit să marcheze patru şi nu-i mai rămăseseră decît patru partide de jucat.

În primul dintre aceste patru meciuri, pe 27 septembrie, Ruth l-a înscris pe al 57-lea cu stil, făcînd un mare şlem pe o minge aruncată de Lefty Grove, la Philadelphia – unul din cele şase *homerun*-uri la care a contribuit Grove în tot acel sezon. Lui Ruth nu îi reuşea prea des un mare şlem: acesta era primul din sezon şi al şaselea din carieră.

Cei de la Yankees au făcut pauză pe 28 septembrie, şi în mod clar odihna i-a prins bine lui Ruth, căci a doua zi, prima dată cînd i-a venit rîndul la bătaie, la începutul unei serii de trei meciuri cu Washington Senators, a înscris al 58-lea *homerun* pe mingea aruncată de Horace „Hod” Lisenbee, un debutant care avea un an grozav – singurul an bun din cariera lui. Ca şi Lefty Grove, Lisenbee nu le-a favorizat adversarilor decît şase *homerun*-uri în tot acel sezon. Două le-a marcat Ruth.

Acum Ruth nu mai avea nevoie decît de unul ca să-şi egaleze recordul. La sfîrşitul celei de-a cincea reprize, a venit la bătaie cu oameni la toate bazele şi două *out*-uri. Antrenorul echipei Senators, Bucky Harris, a făcut semn spre jucătorii de rezervă să-l trimită pe un dreptaci pe nume Paul Hopkins.

Nu se aştepta nimeni să-l cheme pe Hopkins şi, fără îndoială, această alegere i-a făcut pe mulţi spectatori să se întoarcă spre cei care ţineau scorul, încercînd să se lămurească. Hopkins abia absolvise Colgate University şi nu mai jucase pînă atunci în liga întîi. Acum tocmai era pe cale să debuteze pe Yankee Stadium, cu jucători la toate bazele şi avîndu-l în faţă pe Babe Ruth, care încerca să-şi atingă recordul de *homerun*-uri înscrise într-un sezon.

Aruncînd cu mare atenţie (cum era de aşteptat), Hopkins a adus numărătoarea la 3-2, apoi a încercat să strecoare o minge curbă pe lîngă Ruth. A fost o aruncare excelentă. „Am aruncat aşa de încet”, îşi amintea Hopkins pentru *Sports Illustrated* şapte decenii mai tîrziu, la vîrsta de 94 de ani, „încît Ruth a început să învîrtă bîta de baseball şi apoi a ezitat, a smucit-o, pe urmă a tras-o înapoi. Iar apoi a rotit-o aşa de tare, de şi-a rupt încheieturile mîinilor cînd a lovit mingea. Mamă, ce ochi avea! A lovit exact în secunda care trebuia – a dat totul din el. Parcă aud şi acum pocnetul bîtei. Văd în faţa ochilor cum a balansat-o”. A fost al 59-lea *homerun* al lui Ruth, egalînd un record care cu mai puţin de o lună înainte păruse de neatins.

Mingea a zburat pe deasupra capului apărătorului exterior pe dreapta, Sam Rice, de 37 de ani, de care acum nu prea îşi mai aminteşte nimeni, dar care a fost unul dintre marii jucători de la acea vreme şi unul dintre cei mai misterioşi, căci parcă picase în liga întîi din senin.

Cu 15 ani înainte, Rice fusese un tînăr promiţător în primul lui sezon ca jucător profesionist de baseball la o echipă din liga a doua din Galesburg, Illinois. Cît era el plecat, pe timpul verii, soţia lui s-a mutat cu cei doi copii ai lor la ferma părinţilor lui de lîngă Donovan, Indiana. La sfîrşitul lunii aprilie, o tornadă stîrnită în apropiere de Donovan a omorît 75 de oameni. Printre victime se numărau soţia, copiii, mama şi două surori ale lui Rice. Tatăl lui, grav rănit, a fost găsit rătăcind şocat, purtîndu-l în braţe pe unul dintre copiii morţi. S-a stins şi el, la spital, după nouă zile. Aşa că, într-o clipită, Rice şi-a pierdut toată familia. Înnebunit de durere, a rătăcit prin America, lucrînd pe unde apuca. În cele din urmă s-a înrolat în marina militară. Talentul lui excepţional a ieşit la iveală pe cînd juca baseball pentru o echipă a marinei. Clark Griffith, patronul echipei Washington Senators, a aflat cumva de el, l-a invitat să dea o probă şi a fost suficient de impresionat ca să-i facă un contract. Rice a ajuns să joace la Senators şi pe la 30 şi ceva de ani a devenit unul dintre cei mai buni jucători de baseball. Nu ştia nimeni de tragedia lui din viaţa personală. S-a aflat abia în 1963, cînd a fost inclus în Hall of Fame.

După *homerun*-ul lui Ruth, Hopkins l-a eliminat pe Lou Gehrig la sfîrşitul reprizei, apoi s-a întors pe bancă şi a izbucnit în lacrimi. Aceasta a fost una dintre cele 11 apariţii ale lui Hopkins în liga întîi. În 1928 a ratat tot sezonul din cauză că se accidentase şi sezonul din 1929 l-a încheiat cu 0 victorii şi o înfrîngere. S-a întors în statul său natal, Connecticut, a devenit un bancher de succes şi a trăit pînă la 99 de ani.

30 septembrie a fost o zi sufocantă la New York. Temperatura ajungea la aproape 30 de grade şi aerul era înăbuşitor cînd, în penultimul meci din acel sezon, lui Ruth i-a venit rîndul la bătaie, la sfîrşitul celei de-a noua reprize, avîndu-l în faţă pe Tom Zachary, un stîngaci de 31 de ani care venise de la o fermă de tutun din Carolina de Nord. Deşi era un quaker pios, Zachary era destul de şiret. Unul dintre trucurile lui era să acopere cu pămînt cauciucul de pe sanctuarul aruncătorului ca să se mute puţin mai aproape de casă – uneori, se spune, chiar şi cu vreo jumătate de metru mai

aproape. În 1927 era al zecelea sezon al său. Nu a favorizat adversarilor decît şase *homerun*-uri tot sezonul. Trei le-a înscris Ruth.

În ziua aceea Ruth ajungea a patra oară la bătaie. Avansase la prima bază o dată după ce jucătorul din echipa adversă aruncase patru mingi aiurea şi de două ori după ce lovise el mingea, dar nu avusese nici o ocazie de a marca un *homerun*. Scorul era egal, 2-2. Încasase un *out* şi un om la bază – Mark Koenig, care făcuse o triplă.

„Toată lumea ştia că vrea să-şi doboare recordul, aşa că de la mine nu avea să primească nici o minge ca lumea”, i-a spus Zachary unui reporter în 1961. Zachary s-a pregătit să arunce mingea, s-a uitat la *runner*, apoi a lansat o minge extrem de rapidă. A fost un *strike* clar. Zachary şi-a luat avînt şi a aruncat din nou. De data asta a aruncat cu boltă şi departe, iar Ruth nici măcar nu a încercat s-o lovească. A treia oară, Zachary a aruncat o minge curbă – „cît am putut eu de bine”, îşi amintea el. Ruth a lovit mingea ca la golf, trimiţînd-o sus, în direcţia stîlpului din dreapta care marca teritoriul de fault. Cei 8 000 de suporteri de pe Yankee Stadium au urmărit tăcuţi mingea care a ajuns la o înălţime foarte mare, apoi a căzut parcă o veşnicie şi a aterizat în tribune, la doar cîţiva centimetri de limita zonei de joc. Zachary şi-a trîntit mănuşa de pămînt, furios. Publicul era în delir.

Ruth a alergat uşurel de la o bază la alta, cu pasul lui ciudat de sacadat şi delicat, de parcă încerca să alerge pe vîrfuri, apoi a ieşit de pe bancă pentru a le mulţumi spectatorilor pentru aplauze, salutîndu-i scurt, milităreşte. Ruth a marcat toate cele patru puncte din ziua aceea. A doua zi *Times* a publicat scorul astfel: „Ruth 4, Senators 2”.

Un lucru mai puţin cunoscut era că meciul în care Babe Ruth a reuşit al 60-lea *homerun* a fost şi ultimul meci din liga întîi pentru Walter Johnson, cel mai bun aruncător din acea epocă. Nu mai era altul care să arunce cu atîta forţă. Jimmy Dykes, care pe atunci juca la Athletics, îşi amintea peste ani că, la începuturile sale, a fost trimis la bătaie cînd arunca Johnson şi nici măcar nu a văzut primele două mingi lansate de acesta. Doar le-a auzit lovind mănuşa prinzătorului. După a treia aruncare arbitrul i-a zis să meargă la prima bază. „De ce?”, a întrebat Dykes. „Ai fost lovit”, i-a explicat arbitrul. „Sînteţi sigur?”, a întrebat Dykes. Arbitrul i-a zis să-şi verifice şapca. Dykes a ridicat mîna şi a descoperit că cozorocul fusese întors într-o parte de mingea lansată de Johnson. A lăsat jos bîta de baseball şi a alergat recunoscător la prima bază.

În cei 21 de ani cît a jucat la aruncare, Johnson le-a lăsat adversarilor numai 97 de *homerun*-uri. În 1920, cînd a înscris Ruth unul pe o minge aruncată de el, pentru Johnson era primul după aproape doi ani. În 1927, Johnson şi-a rupt piciorul în cantonament, lovit de o minge, şi nu şi-a mai revenit niciodată complet. Acum, cînd se apropia de 40 de ani, a hotărît că e timpul să se retragă. La începutul celei de-a noua reprize, la ultima lui apariţie într-un meci de baseball profesionist, a fost trimis să lovească în locul lui Zachary. Mingea lui a fost prinsă de Ruth, şi astfel s-au încheiat meciul, cariera lui Johnson şi o etapă importantă a unei epoci glorioase.

După acea, la vestiar, Ruth era, fireşte, în al nouălea cer de bucurie că înscrisese al 60-lea *homerun*. „Să vedem dacă se găseşte vreun şmecher care să încerce să înscrie mai multe!”, tot zicea el. În general, coechipierii lui l-au felicitat cu căldură, dar, privind retrospectiv, parcă nu erau chiar aşa de entuziasmaţi. „Nu era entuziasmul pe care ţi l-ai putea închipui”, îşi amintea peste ani Pete Sheehy, managerul tehnic al echipei. Nimeni nu se aştepta ca Ruth să se oprească la 60. Toţi se gîndeau că a doua zi va marca măcar încă unul şi că poate va atinge noi recorduri în anii următori. La urma urmei, Ruth fusese primul care reuşise 30, 40, 50 şi 60 de *homerun*-uri. Cine să ştie dacă în 1928 nu avea să înscrie 70?

De fapt, nici el, nici altcineva nu avea să mai înscrie atîtea mult timp după aceea. În ultimul lui meci din sezonul acela, Ruth, destul de dezamăgitor, a avansat pînă la prima bază fără să pună mingea în joc cînd a fost la bătaie. În ultimul său duel a fost eliminat după trei lovituri. Totuşi, Lou Gehrig a reuşit un *homerun*, al 47-lea din acel sezon pentru el. Acest rezultat ar putea părea dezamăgitor după ce începuse sezonul în forţă, aşa că merită să menţionăm că era cel mai mare număr de *homerun*-uri reuşite vreodată de un jucător, în afară de Ruth.

Înscriind 60 de *homerun*-uri, Ruth a întrecut toate echipele din liga întîi în afară de Cardinals, Cubs şi Giants. A reuşit *homerun*-uri pe toate arenele din Liga Americană şi a înscris mai multe în deplasare decît acasă. (Raportul era de 32 la 28.) A înscris *homerun*-uri favorizate de 33 de aruncători diferiţi. Cel puţin două dintre *homerun*-urile sale au fost cele mai lungi reuşite vreodată pe terenurile respective. Ruth a reuşit cîte un *homerun* la fiecare 11,8 ocazii cînd a fost la bătaie. A marcat cel puţin şase *homerun*-uri împotriva fiecărei echipe din Liga Americană. Iar în tot acest timp a avut o medie a înscrierilor de 0,356 – şi a făcut 158 de *run*-uri, a marcat 164 de puncte în urma loviturilor sale, a avansat la prima bază de

138 de ori şi chiar a furat baza de şapte ori şi a realizat şi 14 lovituri de sacrificiu. Greu de imaginat un an mai extraordinar.

Ruth şi Gehrig au ocupat primele două locuri în top la capitolul *homerun*-uri, puncte înscrise în urma loviturilor lor, forţa medie de lovire a mingii, *run*-uri, totalul bazelor atinse, lovituri lungi şi avansări la bază fără să lovească mingea. Combs şi Gehrig ocupau primele două locuri în ceea ce priveşte numărul total de lovituri şi triplele. Patru jucători – Ruth, Gehrig, Lazzeri şi Meusel – înscriseseră fiecare peste 100 de puncte în urma loviturilor lor. De asemenea, Combs era pe locul al treilea la *run*-uri şi totalul bazelor atinse, iar Lazzeri al treilea ca număr de *homerun*-uri. Ca echipă, Yankees au obţinut cea mai mare medie a înscrierilor din Liga Americană şi cel mai scăzut coeficient de eficienţă. Au înscris în medie 6,3 *run*-uri şi aproape 11 lovituri reuşite în fiecare meci. Au realizat 911 *run*-uri, mai mult decît reuşise vreo echipă din Liga Americană într-un singur sezon. Şi cele 110 victorii ale lor erau un record în cadrul ligii. Un singur jucător a fost eliminat în tot acel sezon şi echipa nu s-a încăierat cu alte echipe. Baseballul nu mai avusese niciodată o echipă mai desăvîrşită, mai dominantă şi mai disciplinată.

Recordul de *homerun*-uri al lui Babe Ruth a rămas neatins pînă în 1961, cînd Roger Maris, tot de la New York Yankees, a reuşit 61, deşi Maris a fost avantajat de un sezon mai lung, avînd cu zece meciuri şi 50 de dueluri mai mult decît avusese Ruth în 1927. În anii ’90, mulţi jucători de baseball au devenit brusc foarte puternici – unii chiar şi-au construit un fizic cu totul diferit – şi au înscris *homerun*-uri pe bandă rulantă, făcînd recordurile lui Ruth şi Maris să pară o glumă. S-a dovedit pînă la urmă că mare parte din această nouă generaţie de sportivi – uneori chiar şi 5-7%, potrivit testelor aleatorii cu privire la droguri introduse, cu mare întîrziere, în 2003 – lua steroizi anabolizanţi. Consumul de droguri pentru a-i ajuta pe sportivi să lovească mingea depăşeşte cu mult subiectul cărţii de faţă, aşa că voi menţiona doar în trecere că, cu tot cu steroizi, majoritatea jucătorilor din zilele noastre tot nu au reuşit să înscrie la fel de multe *homerun*-uri ca Babe Ruth, care nu consuma decît hotdogi.

Practic, nu se poate preciza exact cînd s-a sfîrşit vara din 1927. Octombrie a adus cîteva dintre cele mai văratice zile din anul acela, cu temperaturi de aproape 30 de grade la New York sau chiar mai mult în alte

locuri din est. Toamna s-a instalat încetul cu încetul, nu la o dată anume, cum se întîmplă de obicei.

Cei de la Yankees s-au confruntat cu Pittsburgh Pirates în Campionatul Mondial (sau Campionatul Lumii, cum încă i se spunea adesea) şi i-au învins cu uşurinţă în patru partide, confirmînd părerea multora că Yankees era cea mai bună echipă din toate timpurile.

Calvin şi Grace Coolidge s-au întors la Washington din vest şi s-au instalat într-o Casă Albă renovată. Preşedintele s-a ţinut de cuvînt şi nu a mai candidat. Herbert Hoover nu a reuşit să obţină susţinerea lui Coolidge, dar nu şi-a ascuns dorinţa de a-i succeda. În noiembrie, nişte inundaţii cumplite au devastat Noua Anglie, peste o sută de oameni pierzîndu-şi viaţa. Coolidge a refuzat să meargă la faţa locului, trimiţîndu-l pe Hoover.

Cîntăreţul de jazz a avut un număr uriaş de spectatori la New York, chiar şi la zece dolari biletul. Samuel Raphaelson, care a scris piesa de teatru ce stă la baza filmului, considera că acesta este foarte prost. „Rar am văzut filme mai slabe decît ăsta”, a spus el, dar majoritatea oamenilor erau de altă părere. Actriţa May McAvoy, care juca în film, îşi amintea mai tîrziu că stătea în cinematografele unde rula acesta şi se uita la spectatori. Cînd începea Jolson să vorbească, spunea ea, reacţiile oamenilor erau atît de entuziaste, încît „ai fi zis că îl aud pe Dumnezeu vorbind”. Filmul a avut încasări de 1,5 milioane de dolari în anul în care a fost lansat.

Tunelul Holland a fost inaugurat după cinci ani şi jumătate, cît a durat construcţia lui, şi au început în forţă lucrările la Muntele Rushmore. În Anglia, dr. Dorothy Cochrane Logan, o americancă ce lucra la Londra, a fost acuzată de sperjur după ce a pretins că a traversat înot Canalul Mînecii pentru a pune mîna pe un premiu de 5 000 de dolari, cînd de fapt străbătuse aproape toată distanţa la bordul ambarcaţiunii care o asista. Asta se pare că a pus capăt atît încercărilor de a traversa Canalul înot, cît şi încercărilor de înşelăciune. La Detroit, Henry Ford făcea din nou angajări, compania pregătindu-se să înceapă producţia noului Model A.

Charles Lindbergh şi-a încheiat în sfîrşit lungul turneu. În ultima lună a parcurs în viteză Oklahoma, Arkansas, Tennessee, Alabama, Mississippi, Louisiana, Georgia, Florida, Carolina de Sud, Carolina de Nord, Virginia, Districtul Columbia, Maryland, New Jersey, Delaware şi Pennsylvania, după care a aterizat în sfîrşit pe aerodromul Mitchel din Long Island, pe 23 octombrie. În trei luni zburase 35 970 de kilometri, vizitase 82 de oraşe, ţinuse 147 de discursuri, defilase 2 068 de kilometri la parade şi fusese

văzut de aproximativ 30 de milioane de oameni, cam un sfert din populaţia Americii. Ultima lui obligaţie oficială a fost un dineu în Manhattan în onoarea lui Raymond Orteig.

Iar după aceea – trebuie să i se fi părut o adevărată minune – a scăpat. După cinci luni în care fusese neîncetat în centrul atenţiei, se terminase în sfîrşit cu toate astea. Doar că, bineînţeles, nu se terminase deloc. Nu avea să se termine niciodată. Numele lui Lindbergh era acum indisolubil legat de o faimă de care el nu avea să mai poată scăpa niciodată. Habar nu avea ce-o să facă în continuare. Cu ce să-şi ocupe restul vieţii era o problemă care, ca să zic aşa, avea să-i ocupe tot restul vieţii.

Pe 27 octombrie, Lindbergh s-a înfiinţat pe neaşteptate la aerodromul Curtiss, spunînd că „nu prea mai zburase în ultimul timp” – afirmaţie foarte ciudată, avînd în vedere că zicea asta la doar patru zile după ce încheiase o călătorie de 35 970 de kilometri. *Spirit of St. Louis* era în revizie după îndelungatul turneu, aşa încît Lindbergh a întrebat dacă nu poate să împrumute alt avion. Echipajul de la sol al aerodromului Curtiss i-a oferit bucuros un avion, iar Lindbergh a petrecut fericit o oră singur şi liniştit, în înaltul cerului.

La aterizare, îl aştepta cea mai terifiantă experienţă a sa din vara aceea. 20 de coriste tocmai ajunseseră la aerodrom pentru o şedinţă foto. Vizita lor era total întîmplătoare şi nu avea nici o legătură cu el, dar, fireşte, fetele s-au entuziasmat cînd au aflat că nu le despărţea de cel mai dorit burlac din lume decît uşa unui hangar, aşa că au asediat vesele clădirea, zgîindu-se prin ferestre şi strigîndu-l prin crăpăturile uşii, implorîndu-l să iasă, ca să-i ciufulească părul şi să-l strîngă în braţe. Lindbergh arăta de parcă avea să moară acolo. Văzînd cît este de terorizat, managerul aerodromului a pus să fie adusă o maşină la uşa din spate a hangarului. Uşurat şi recunoscător, Lindbergh a urcat în maşină şi a pornit în trombă, evitînd la mustaţă o întîlnire de gradul III cu 20 de tinere zglobii care îl adorau.

Probabil că degeaba i s-ar fi amintit lui Lindbergh că tocmai îşi petrecuse toată vara întîlnindu-se numai cu preşedinţi şi regi, vorbind unor mulţimi cîtă frunză şi iarbă, primind omagii ca nici un alt om pînă atunci. Se pare că, după toate astea, cel mai celebru om din lume tot copil rămăsese.

Este firesc să ne întrebăm – deşi nu e tocmai uşor de găsit un răspuns – de ce Charles Lindbergh şi zborul lui spre Paris din 1927 au fascinat lumea

atît de mult. Sigur, în mare măsură era vorba despre Lindbergh însuşi – faptul că avea o faţă de copil cuminte, că a făcut isprava asta de unul singur, că s-a comportat cu atîta modestie şi aplomb imediat după zbor. La asta se putea adăuga fascinaţia generată de ideea că oceanul putea fi acum traversat. Ideea că un avion putea să plece de la New York şi să reapară peste cîteva ore la Paris, Los Angeles sau Havana, de parcă s-ar fi rematerializat din senin, părea aproape de domeniul SF-ului.

Pentru americani, mai era şi sentimentul nou şi plăcut că erau primii într-un anumit domeniu. Acum e cam greu de imaginat, dar americanii din anii ’20 crescuseră într-o lume în care cele mai multe dintre cele mai importante lucruri se întîmplau în Europa. Acum, dintr-odată, America domina aproape toate domeniile – în cultura populară, în finanţe şi bănci, pe plan militar, în domeniul invenţiilor şi tehnologiei. Centrul de greutate al planetei se deplasa către capătul celălalt al lumii, iar zborul lui Charles Lindbergh a devenit cumva expresia supremă a acestui lucru.

Desigur, nimic din toate acestea nu explică de ce pe iarba de la Le Bourget au dat năvală 100 000 de parizieni, ca să întîmpine *Spirit of St. Louis* pe pistă, de ce au venit patru milioane de oameni la New York sau de ce atîţia munţi şi atîtea faruri şi bulevarde au primit numele lui. Tot ce se poate spune este că, din cine ştie ce motiv, zborul lui Lindbergh a oferit lumii un moment de bucurie sublimă, spontană, unificatoare, la o scară nemaivăzută pînă atunci. Charles avea să rămînă pentru totdeauna piatra de hotar a acestui sentiment. Bineînţeles, era o obligaţie imposibilă.

Au trecut aproape nouă decenii din vara anului 1927 pînă astăzi şi nu a mai rămas mare lucru din tot ce s-a întîmplat atunci. Aerodromurile din Long Island nu mai există de mult. Aerodromul Roosevelt a fost închis în 1951. Astăzi pe locul respectiv se află un centru comercial de 110 acri, cel mai mare din statul New York. Locul din care au decolat Lindbergh şi ceilalţi este marcat de o placă memorială, aflată sub scara rulantă de lîngă magazinul Disney. O statuie intitulată „Spirit”, comemorînd zborul lui Lindbergh, se înalţă, deznădăjduită, pe o insulă pietonală din parcare.

Nu a mai rămas mare lucru nici în amintirea oamenilor. Multe dintre cele mai notabile nume ale acelei veri – Richard Byrd, Sacco şi Vanzetti, Gene Tunney, chiar şi Charles Lindbergh – rareori mai sînt pomenite astăzi şi de aproape toţi ceilalţi chiar că nu se mai vorbeşte deloc. Aşa că poate merită să ne oprim o clipă şi să ne amintim măcar unele dintre lucrurile care

s-au întîmplat în vara aceea. Babe Ruth a reuşit 60 de *homerun*-uri. Rezerva Federală a făcut greşeala care a precipitat prăbuşirea bursei. Al Capone s-a bucurat de ultima lui vară în culmea gloriei. S-a turnat *Cîntăreţul de jazz*. S-a inventat televiziunea. Radioul a ajuns la maturitate. Au fost executaţi Sacco şi Vanzetti. Preşedintele Coolidge a ales să nu mai candideze. Au început lucrările la Muntele Rushmore. Fluviul Mississippi s-a revărsat ca niciodată pînă atunci. Un nebun din Michigan a aruncat în aer o şcoală, omorînd 44 de persoane, în cel mai crud măcel din istoria Americii în care victimele au fost copii. Henry Ford a oprit producţia Modelului T şi a promis să nu-i mai insulte pe evrei. Iar un puşti din Minnesota a traversat în zbor oceanul şi a captivat toată planeta ca nimeni altcineva pînă atunci.

Indiferent ce altceva s-a mai întîmplat, a fost o vară care a schimbat lumea.

Epilog

Ţara poate să privească prezentul cu satisfacţie şi să anticipeze viitorul cu optimism.

Calvin Coolidge în ultimul său discurs
despre starea naţiunii, decembrie 1928

Pe 30 aprilie 1928, la aproape un an după primul lui zbor de încercare cu *Spirit of St. Louis*, Charles Lindbergh a dus avionul lui iubit – *nava* lui, cum i-a spus întotdeauna – la Institutul Smithsonian din Washington. În cariera sa de un an, acesta efectuase 175 de zboruri şi petrecuse în aer 489 de ore şi 28 de minute. A fost expus în Muzeul Artelor şi Industriilor din parcul Mall, pe 13 mai, cu o săptămînă înainte de prima aniversare a zborului istoric peste Atlantic. Lindbergh a insistat ca *Spirit of St. Louis* să nu fie expus niciodată în altă parte. Avionul a rămas tot timpul în custodia Institutului Smithsonian.

„Nu ştiu de ce a insistat aşa de mult pe chestia asta”, îmi spune dr. Alex M. Spencer, un muzeograf voios, într-o zi din 2011, cînd fac o vizită acolo. „Nu cred că i-a cerut cineva asta.”

Eu şi Spencer stăm la un mezanin care dă spre holul spaţios de la intrarea în Muzeul Smithsonian al Aerului şi Spaţiului. Chiar în faţa noastră, încremenit pentru veşnicie într-un zbor închipuit, *Spirit of St. Louis* atîrnă în nişte cabluri subţiri prinse de tavan. Pare mic şi neliniştitor de imaterial. Lipsa vizibilităţii spre înainte este frapantă. Îmi vine greu să mi-l imaginez pe Lindbergh îngrămădindu-se într-un spaţiu aşa de mic – dar şi mai greu să mi-l închipui înghesuind acolo şi cîte-un pasager, ca Henry Ford, de pildă. Trebuie să fi fost extrem de strîmt înăuntru. De aproape, se vede clar că avionul este învelit cu o pînză subţire, care sporeşte şi mai mult impresia de fragilitate. Nu e de mirare că Lindbergh avea atîta grijă să nu atingă nimeni maşinăria lui iubită.

Am venit la muzeu ca să-l întreb pe Spencer în ce fel a contat – dacă a contat – zborul lui Lindbergh în istoria aviaţiei. „Oho, şi încă cum!”, îmi răspunde el cu emfază şi mă conduce într-o galerie din apropiere, „America în aer”, o încăpere mare, cubică, aproape ticsită cu aeroplane vechi, strălucitoare. Pentru neavizaţi, aceste avioane nu par să aibă prea multe în comun, dar de fapt au fost alese cu mare grijă. „Dacă le iei în ordinea în

care au fost construite, îţi spun o poveste cu adevărat remarcabilă”, zice Spencer.

Mai întîi îmi arată un Ford Tri-Motor din 1928. Cenuşiu şi pătrăţos, făcut din foi de aluminiu ondulat, arată de parcă ar fi fost construit într-o magazie de cineva care nu înţelegea prea bine care-i treaba cu aerodinamica. Poate este grăitor faptul că Henry Ford a refuzat să urce vreodată în vreun avion fabricat de el.

„Acum compară-l cu avionul ăla”, spune Spencer, conducîndu-mă de-a lungul unui Boeing 247-D. Boeingul este mai mare şi evident mai elegant. Fiecare suprafaţă este frumos fuzelată. Aripile în consolă nu au hobane şi montanţi, chiulasele motoarelor sînt ascunse sub nişte capote metalice, motoarele sînt încorporate în aripi, nu pur şi simplu fixate pe ele. Evident, acesta este un avion din altă epocă, mai stilată.

„Şi apoi s-a făcut ăsta”, zice Spencer mîndru, prezentîndu-mi *la pièce de résistance*, un Douglas DC-3. Creat în 1935, lansat în 1936, DC-3 a fost primul avion de transport cu adevărat modern. Avea 21 de locuri, putea să zboare pe o distanţă de aproape 2 500 de kilometri şi să atingă o viteză maximă de croazieră de aproape 350 de kilometri pe oră. Dacă un pasager urca la bordul unui DC-3 din New York la ora 4 după-amiaza, putea ajunge în Los Angeles a doua zi dimineaţa, la timp pentru micul dejun. Era călătoriilor aeriene moderne începuse cu adevărat.

„Şi toate astea s-au petrecut în mai puţin de un deceniu”, îmi spune Spencer, arătînd spre toate minunile din jurul nostru. „Şi asta datorită zborului lui Lindbergh.” „Dar nu s-ar fi ajuns oricum la asta?”, îl întreb. „Ba da”, spune Spencer. „Însă ar fi durat mai mult şi nu ar mai fi fost aproape exclusiv realizarea americanilor.”

S-a calculat că zborul lui Lindbergh a impulsionat investiţii în aviaţie de aproximativ 100 de milioane de dolari în America. La mijlocul anilor ’20, Boeing, un mic constructor de avioane din Seattle, avea atît de puţine comenzi, încît uneori mai făcea şi mobilă ca să se menţină pe linia de plutire. În mai puţin de un an după zborul lui Lindbergh avea o mie de angajaţi. Aviaţia a devenit pentru anii ’30 ceea ce a fost radioul pentru anii ’20. Lindbergh însuşi a promovat continuu această industrie. Nici nu îşi încheiase bine turneul prin ţară, că Dwight Morrow, proaspăt instalat în funcţia de ambasador al Statelor Unite în Mexic, l-a întrebat dacă nu ar vrea să facă o vizită de prietenie în acea ţară. Era o cerere îndrăzneaţă. Mexicul

era în pragul revoluţiei. Nişte bandiţi atacaseră recent un tren care mergea de la Ciudad de México spre Los Angeles şi omorîseră mai mulţi pasageri, printre care şi o tînără învăţătoare americană pe nume Florence Anderson. Morrow şi soţia lui se deplasau cu vehicule blindate. Nu era tocmai un loc potrivit pentru un aviator dacă se rătăcea.

Lindbergh a acceptat totuşi invitaţia fără să şovăie nici o clipă, făcînd imediat planuri pentru un turneu prin America Centrală şi Caraibe aproape la fel de ambiţios şi, după cum avea să se dovedească adesea, chiar mai riscant decît călătoria sa prin America. Mai mult, avea să finanţeze călătoria din buzunarul lui.

Pe 13 decembrie, la doar şase săptămîni după ce a terminat turneul din Statele Unite, Lindbergh a decolat de pe aerodromul Bolling din Washington, DC, cu destinaţia Ciudad de México. Zborul, deşi acoperea doar două treimi din distanţa pe care o străbătuse pînă la Paris, a fost la fel de eroic. Pentru că nu a găsit o hartă precisă a Mexicului, a zburat ghidîndu-se după una care părea o pagină ruptă dintr-un manual de geografie pentru liceu. Atît timp cît a urmat linia de coastă a Golfului Mexic, a reuşit să se orienteze, dar, după ce s-a îndepărtat de ţărm, după Tampico, nu s-a mai putut ghida decît după instinct. Singurul orăşel pe deasupra căruia a trecut nu era marcat pe harta lui, iar liniile ferate izolate pe care le-a găsit nu l-au dus într-un loc care să-i fie de folos. Pînă la urmă, a dat peste o formă de relief mai înaltă care s-a gîndit că trebuie să fie muntele Toluca şi şi-a dat seama că trecuse cu mult de destinaţia sa. Cînd s-a întors, încercînd să ajungă pe aerodromul Valbuena, deja zbura de 27 de ore şi 15 minute şi întîrziase cu cîteva ore bune.

Cînd a aterizat avionul lui Lindbergh, la 2.30 după-amiază, 150 000 de oameni s-au năpustit spre el cu atîta entuziasm, încît au luat pe sus avionul şi l-au *cărat* pe umeri pînă la hangar. Dwight Morrow, care aştepta pe un podium împreună cu preşedintele Plutarco Calles şi un grup de demnitari de la 8 dimineaţa, a fost cel mai uşurat om din emisfera vestică.

În următoarele două luni, Lindbergh a făcut un tur al regiunii, zburînd adesea pe o vreme îngrozitoare sau aterizînd pe aerodromuri periculos de neadecvate. Peste tot a fost întîmpinat ca un erou de mulţimi imense de oameni. Au fost numite după el străzi, şcoli, rîuri şi cocteiluri, dar şi o mulţime de copii. A vizitat Guatemala, Belize, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Columbia, Venezuela, Insulele Virgine, Porto Rico, Republica Dominicană, Haiti, Cuba şi Zona Canalului Panama,

dar a petrecut Crăciunul în Ciudad de México împreună cu soţii Morrow. Venise aici să-şi petreacă vacanţa şi fiica acestora, Anne. Era elevă în ultimul an la Smith College din Northampton, Massachusetts – care, întîmplător, era şi oraşul natal al lui Calvin Coolidge. Anne era timidă, frumoasă, deşteaptă şi minunat de independentă. Lindbergh s-a îndrăgostit pînă peste urechi. Ea a devenit prima lui iubită. În scurt timp s-au logodit. Peste un an şi patru luni aveau să fie căsătoriţi.

Cînd s-a întors în America, Lindbergh a fost chemat aproape imediat să facă iarăşi pe eroul. Un avion care venea din Irlanda, avînd la bord doi germani şi un irlandez, aterizase forţat în estul Canadei, pe un petic izolat de uscat numit Insula Greenly, în largul coastei Labradorului. Era prima traversare reuşită a Atlanticului cu avionul de la est la vest, dar acum aviatorii rămăseseră blocaţi pe insulă. Le-au zburat în ajutor Floyd Bennett şi Bernt Balchen. Să nu uităm că Bennett era aviatorul care fusese cît pe ce să-şi piardă viaţa cînd s-a prăbuşit *America* lui Richard Byrd, la primul său zbor, cu aproape un an înainte. Bennett fie era urmărit de ghinion, fie nu îşi revenise complet, pentru că, atunci cînd a ajuns în Canada, a făcut pneumonie. Aflînd asta, Lindbergh a dat fuga la Institutul Rockefeller să ia o fiolă cu un ser şi a pornit cu avionul prin viscol şi furtună ca să i-o ducă lui Bennett, care zăcea la pat. Din păcate, s-a dovedit că nu era tipul de ser care trebuia, aşa că Bennett a murit. Avea 37 de ani.

La Institutul Rockefeller, Lindbergh l-a cunoscut pe Alexis Carrel, întîlnire care avea să ducă la o prietenie îndelungată şi la mulţi ani de sfaturi proaste. „În viaţa de adult a lui Charles Lindbergh nimeni nu i-a influenţat gîndirea mai profund decît Alexis Carrel”, scria A. Scott Berg în apreciata biografie a lui Lindbergh pe care a publicat-o în 1998. Născut la Lyon, Carrel era unul dintre cei mai talentaţi chirurgi de la acea vreme. Pe cînd era student la Medicină în Franţa, a devenit faimos pentru dexteritatea lui extraordinară – lega două bucăţi de catgut folosindu-şi doar două degete sau făcea cinci sute de suturi pe o foiţă de ţigară. Acestea nu erau doar nişte trucuri amuzante, căci abilitatea sa de a mînui acul şi firul chirurgical l-a făcut pe Carrel să conceapă noi metode utile de suturare. A inventat o modalitate de a sutura arterele care menţinea neted interiorul acestora, eliminînd astfel riscul de formare a cheagurilor, şi astfel a salvat nenumărate vieţi. În 1906 s-a angajat la Institutul Rockefeller, iar peste şase ani primea Premiul Nobel pentru medicină – prima persoană din America

ce se bucura de această cinste. În lunga sa carieră, Carrel a realizat şi prima operaţie de bypass coronarian (pe un cîine) şi a făcut cercetări care au deschis mai tîrziu calea transplanturilor de organe şi grefelor de ţesuturi.

Totuşi, s-a dovedit că avea idei care de care mai ciudate. Era convins că lumina soarelui nu e bună deloc şi susţinea că civilizaţiile cele mai înapoiate din lume se aflau mereu la tropice, unde lumina e cea mai puternică. Insista ca în sălile lui de operaţie totul, de la halate pînă la pansamente, să fie negru. Refuza cu încăpăţînare să vorbească cu persoanele de care nu îi plăcea din primul moment.

Carrel s-a remarcat mai ales prin opiniile sale înfiorătoare cu privire la eugenie. Credea că oamenii cu deficienţe sau cu retard ar trebui să fie „eliminaţi prin eutanasiere în camere de gazare”. Astfel de oameni, după părerea lui, ar trebui să fie gata să-şi dea viaţa pentru binele suprem al umanităţii. „În mintea omului modern trebuie inoculat conceptul de *sacrificiu*, ideea necesităţii sale sociale absolute”, afirma Carrel.

Carrel şi-a expus părerile deschis – deşi nu întotdeauna foarte coerent – într-un bestseller din 1935 intitulat *Omul, acest necunoscut.* Acolo întreba:

> De ce le mai ţinem pe fiinţele acestea inutile şi dăunătoare? Cei care au ucis, au jefuit înarmaţi cu un pistol automat sau cu o mitralieră, au răpit copii, i-au prădat pe săraci de agoniseala lor, au înşelat populaţia cu privire la aspecte importante ar trebui eliminaţi într-un mod uman şi economic, în mici instituţii de eutanasiere care să dispună de gaze adecvate. La fel ar trebui procedat şi cu nebunii, cu cei vinovaţi de acte criminale.

Soluţia la problemele acestei lumi, susţinea Carrel, era să se creeze un „Înalt Consiliu al Doctorilor” (pe care, a lăsat el de înţeles, era gata să-l conducă) al cărui rol principal ar fi fost să se asigure că treburile planetei rămîn mereu sub controlul „raselor albe dominante”.

O vreme, opiniile lui Carrel au atras o serie de adepţi surprinzător de respectuoşi. Cînd a ţinut o prelegere la Academia de medicină din New York, 5 000 de oameni s-au îngrămădit într-o sală de conferinţe care avea o capacitate de 700 de locuri. Lindbergh era fascinat. „Gîndirea lui părea nemărginită şi extraordinar de pătrunzătoare”, se minuna el.

Prin Carrel, Lindbergh a devenit interesat de construirea unui dispozitiv care să menţină organele în viaţă în mod artificial în timpul operaţiei chirurgicale, iar în cele din urmă a născocit un instrument numit

pompă de perfuzie – „un tub de sticlă în spirală, care seamănă cu un boiler”, cum o descria revista *Time*. În esenţă, era un soi de filtru mai sofisticat. Carrel era extrem de încîntat de publicitatea pe care i-o aducea implicarea lui Lindbergh – aceasta pica la ţanc, tocmai cînd a scos *Omul, acest necunoscut* – şi i-a convins pe jurnalişti că pompa era un progres istoric în ştiinţa medicală. Cei doi au apărut pe coperta revistei *Time*, cu aparatul etalat cu mîndrie între ei. Pompa de perfuzie a lui Lindbergh era fără îndoială un dispozitiv care arăta foarte şic, dar este corect să spunem că nu ar fi atras niciodată atîta atenţie dacă ar fi fost inventată de altcineva. În practică, avea puţine aplicaţii utile şi nici un rol în chirurgie. Deşi s-au construit mai multe pompe de perfuzie, se crede că în 1940 nu se mai folosea nici una.

În lumea largă, Lindbergh era încă întîmpinat de mulţimi de oameni oriunde se ducea. În primăvara anului 1928, a făcut o tură cu un avion de pe aerodromul Curtiss într-o duminică, zi în care s-au adunat o grămadă de gură-cască. Cînd în mulţime s-a dus vorba că Lindbergh va ateriza, 2 000 de oameni s-au năpustit spre pistă „de parcă dăduse strechea în ei”, cum scria *Times*. Două femei au fost rănite, nişte copii s-au pierdut de părinţii lor şi mulţi s-au ales cu vînătăi sau cu hainele rupte. Lindbergh a rămas blocat în avion timp de 15 minute. Asta era viaţa lui acum. Chiar şi atunci cînd s-a dus cu Carrel la Copenhaga ca să facă o demonstraţie a pompei de perfuzie la o conferinţă ştiinţifică, poliţia a trebuit să ridice baricade ca să stăvilească mulţimile.

Nu mai avea pic de intimitate. Lindbergh şi Anne Morrow s-au căsătorit în mai 1929, iar în luna de miere au plecat într-o croazieră pe mare, în largul coastei statului Maine, cu un iaht împrumutat, lung de 12 metri. În a doua zi pe mare, s-au enervat peste poate cînd au descoperit că îi tot bîzîie la cap un avion din care li se făceau poze. La scurt timp după aceea, a început să se ţină după ei o barcă plină cu reporteri şi fotografi. „Opt ore la rînd au tot dat tîrcoale ambarcaţiunii noastre”, îşi amintea Lindbergh mai tîrziu, cu amărăciune.

Soţii Lindbergh încercau să ducă o viaţă cît de normală puteau. Charles a lucrat la Transcontinental Air Transport, un strămoş al lui TWA, şi la Pan Am şi era, desigur, un personaj important în industria aviatică atunci cînd viaţa lui şi a lui Anne a fost dată peste cap în cel mai devastator mod posibil. La începutul anului 1932, un intrus s-a căţărat pe o fereastră de la etaj în casa lor de lîngă Hopewell, New Jersey, şi l-a răpit pe copilaşul lor,

Charles Augustus Junior. Deşi au plătit o răscumpărare de 50 000 de dolari, două luni mai tîrziu copilul a fost găsit mort.

În ciuda îngrijorării şi a durerii lor, soţii Lindbergh au fost subiectul celui mai grotesc circ mediatic. Pe deasupra locuinţei lor zburau încontinuu la mică înălţime avioane pline de gură-cască la 2,50 dolari biletul, aşa că nici nu mai puteau ieşi din casă. Doi fotografi au reuşit să intre cumva în morga din Trenton şi au făcut poze cu copilaşul mort. Fotografiile erau mult prea îngrozitoare ca să fie publicate, dar circulau pe sub mînă şi puteau fi cumpărate cu 5 dolari. Atunci cînd Bruno Hauptmann, un imigrant german, a fost judecat pentru această crimă în orăşelul Flemington, New Jersey, au venit 100 000 de oameni din prima zi. În februarie 1935, Hauptmann a fost găsit vinovat şi condamnat la moarte. Călăul său a fost Robert G. Elliott.

Charles şi Anne se săturaseră pînă peste cap. S-au mutat în Europa, mai întîi în Kent, în Anglia, apoi într-o casă de pe o mică insulă aflată în largul coastei provinciei Bretagne. Pe o insulă din apropiere se afla casa de vacanţă a lui Alexis Carrel şi a soţiei lui. Soţii Lindbergh au călătorit foarte mult şi prin Europa, devenind evident foarte ataşaţi de Germania. În 1936, Charles a participat la Olimpiada de la Berlin ca invitat al naziştilor şi, în mod vizibil, s-a simţit extraordinar de bine. După aceea i-a scris unui prieten din Statele Unite că germanii au „un simţ al decenţei şi al valorilor care ne depăşeşte cu mult” – afirmaţie destul de neaşteptată apropo de Germania nazistă.

În 1938, Lindbergh a acceptat o medalie din partea lui Hermann Göring, lucru pe care mulţi l-au considerat revoltător. Anne nota cu amărăciune – încercînd să ofere o justificare – că medalia i-a fost acordată soţului ei la un dineu care a avut loc la Ambasada Statelor Unite la Berlin, că Göring fusese invitat de statul american, că Lindbergh nu a ştiut că i se va oferi medalia şi că nu a vrut să facă o scenă la un eveniment oficial. Aşa a fost. Însă Lindbergh nu a mai dat înapoi medalia, nici măcar cînd Germania şi America erau în război.

Nu există dovezi care să sugereze că Lindbergh ar fi aprobat vreodată atrocităţile, dar, atunci cînd cineva afirmă că pe lumea asta sînt prea mulţi oameni de un anumit soi, nu e prea departe de cei care le aprobă. Cert este că atît el, cît şi Anne îl admirau fără remuşcări pe Adolf Hitler. Anne spunea că Hitler este „un vizionar care vrea cu adevărat binele ţării sale”. Lindbergh credea că Hitler este, „fără îndoială, un mare om”. A recunoscut că naziştii tindeau să fie puţin cam fanatici, dar, în spiritul echităţii, a

afirmat că „multe dintre realizările lui Hitler ar fi fost imposibile fără o anumită doză de fanatism”.

Soţii Lindbergh s-au gîndit serios să se mute în Germania. Tocmai atunci, în Germania a avut loc celebrul pogrom numit *Kristallnacht*, cînd cetăţeni din toată ţara au devastat magazinele şi casele evreilor. (*Kristallnacht*, „Noaptea de cristal” sau „Noaptea sticlei sparte”, se referă la cioburile de sticlă de la geamurile sparte, rămase în urma lor.) *Kristallnacht* are o sonoritate aproape sărbătorească, ai zice că a fost o noapte plină de veselie şi de şotii nevinovate. În realitate, a fost o acţiune teroristă aprobată de stat. În cartea sa *Hitlerland*, Andrew Nagorski povesteşte cum un băiat a fost aruncat pe o fereastră de la etaj jos, în stradă. Cînd băiatul, rănit, a început să se tîrască, încercînd să scape, gloata a tăbărît pe el, lovindu-l cu picioarele. A fost salvat de un american care trecea pe acolo. *Kristallnacht* a îngrozit o lume întreagă.

Soţii Lindbergh au fost şocaţi, cu siguranţă, dar în felul lor. Anne scria în jurnalul ei: „Ajungi să crezi că poţi să-i înţelegi pe oamenii ăştia şi să lucrezi cu ei şi apoi se apucă să facă ceva stupid, brutal şi nedisciplinat, cum s-a întîmplat acum. Sînt şocată şi foarte supărată. Cum mai putem să ne mutăm acolo?”. Două lucruri sînt de-a dreptul uimitoare aici. În primul rînd, deşi doamna Lindbergh este evident tulburată de această scăpare („ceva stupid, brutal şi nedisciplinat”), nu lasă de înţeles că ar deranja-o atitudinea generală a germanilor faţă de evrei. În al doilea rînd, după cum spunea chiar ea, *Kristallnacht* nu făcea ca mutarea în Germania să fie o idee intolerabilă, ci doar o provocare.

Pentru prima dată, oamenii au început să se întrebe dacă Lindbergh chiar era un erou potrivit pentru ţară. Dar ce era mai rău abia urma.

Se spune că soţilor Lindbergh li s-ar fi oferit o casă în Berlin, confiscată de la nişte evrei, dar pînă la urmă au ales să se întoarcă în Statele Unite. Charles s-a implicat îndeaproape într-o organizaţie intitulată America First, care fusese creată pentru a se opune implicării Americii în alt război european. În septembrie 1941, s-a dus la Des Moines, Iowa, ca să ţină un discurs, care avea să fie difuzat la radio în toată ţara, explicînd de ce crede că nu e bine ca Statele Unite să intre în război cu Germania. 8 000 de oameni s-au înghesuit în Coliseumul din Des Moines în seara aceea. Discursul lui Lindbergh era programat să înceapă abia la ora 9.30 seara, aşa că publicul a putut asculta mai întîi un mesaj al lui Franklin Roosevelt

transmis la radio de la Casa Albă. Mulţi au uitat că America era deja în pragul războiului în septembrie 1941. Nişte submarine germane scufundaseră recent trei cargoboturi americane şi atacaseră o navă militară, USS *Greer.* Numeroşi susţinători ai grupului America First pretindeau că navele americane provocaseră în mod deliberat aceste atacuri, afirmaţie pe care mulţi alţii o considerau revoltătoare. Avînd în vedere toate acestea, atmosfera era foarte tensionată după ce s-a încheiat transmisiunea mesajului lui Roosevelt, cînd Lindbergh s-a ridicat în picioare şi s-a îndreptat către un pupitru din centrul scenei. Cu un glas caracterizat adesea drept strident, Lindbergh a declarat că trei forţe – britanicii, evreii şi Franklin Delano Roosevelt – împingeau America spre război denaturînd în mod intenţionat adevărul. „Mă refer aici la agitatorii care susţin războiul, nu la persoanele sincere, dar îndrumate greşit care, debusolate de dezinformare şi speriate de propagandă, se iau după aceşti agitatori”, a spus el.

Remarcile lui Lindbergh au fost întîmpinate cu huiduieli şi aplauze în proporţii relativ egale. De fiecare dată cînd era întrerupt, se oprea pînă se potolea rumoarea. Nu s-a uitat nici un moment la public, rămînînd tot timpul cu ochii aţintiţi pe foile pe care le avea în faţă. Evreii, a continuat el, constituiau o influenţă deosebit de nocivă deoarece deţineau şi dominau „filmele noastre, presa noastră, radioul nostru şi guvernul nostru”. A admis că evreii aveau dreptate să fie supăraţi pentru că erau persecutaţi în Germania, dar a afirmat că o politică pro-război era periculoasă nu doar pentru „noi”, ci şi pentru „ei”. Nu a explicat de ce crede asta.

Marea Britanie, a spus el, „nu este suficient de puternică pentru a cîştiga războiul pe care l-a declarat Germaniei”. În cele din urmă, a trîntit o mostră de idealism în stilul lui Carrel. „În loc să intre în război împotriva Germaniei”, a sugerat el, „America ar trebui să se alieze cu ea şi cu Anglia pentru a forma un puternic «zid occidental» al rasei şi armelor care să ţină stavilă şi lui Genghis-Han, şi infiltrării unor rase inferioare”. A fost un discurs extraordinar, care a pus capăt carierei sale de erou al Americii.

În ediţia din dimineaţa următoare a cotidianului *The Des Moines Register*, un editorial încerca să păstreze un ton judicios. „Poate a fost o dovadă de curaj din partea colonelului Lindbergh să spună ceea ce crede”, scria *Register*, „dar a ignorat în asemenea măsură consecinţele acestui gest – ca să spunem aşa –, încît nu mai este demn să-şi dea cu părerea despre elaborarea politicilor în această ţară”.

În aceeaşi zi s-a aflat că Germania torpilase cargobotul de 1 700 de tone *Montana* în largul coastei Groenlandei. Pretutindeni în America, oamenii îl renegau pe Charles Lindbergh. Wendell Willkie, care avea să fie curînd candidatul la preşedinţie din partea republicanilor, a spus că discursul lui Lindbergh este „cea mai neamericană prelegere ţinută în vremurile noastre de o persoană cu reputaţie la nivel naţional”. Străzile, şcolile şi aeroporturile botezate după Lindbergh şi-au schimbat numele. Vîrful Lindbergh a devenit Vîrful Vulturului Singuratic. La Chicago, Farul Lindbergh a devenit Farul Palmolive. TWA nu se mai autointitula „Compania Aeriană Lindbergh”. Pînă şi Little Falls, oraşul lui natal, a acoperit cu vopsea numele lui Lindbergh de pe turnul de apă. Preşedintele Roosevelt a afirmat neoficial: „Eu sînt absolut convins că Lindbergh e nazist”. Trei luni mai tîrziu, japonezii au atacat Pearl Harbor; America era în război.

După intrarea Americii în război, Lindbergh a susţinut din toată inima cauza Aliaţilor, dar era prea tîrziu. Nu avea să-şi mai spele niciodată reputaţia. După război, a devenit un ecologist devotat şi a făcut foarte multe lucruri bune în toată lumea, dar nu a reuşit să recîştige afecţiunea publicului. Un film din 1957 despre zborul lui spre Paris, cu Jimmy Stewart în rolul principal, a fost un eşec la box-office. Odată cu trecerea anilor, Lindbergh s-a retras în mare măsură din viaţa publică. A murit de cancer în casa lui de pe insula Maui, în Hawaii, la vîrsta de 72 de ani, în 1974. Era atît de organizat, încît a pus să i se completeze dinainte pînă şi certificatul de deces. Doar data decesului a rămas necompletată. Nu şi-a retras niciodată cuvintele rostite la Des Moines, nici măcar parţial.

La aproape 30 de ani după moartea lui, în 2003, a ieşit la iveală că Lindbergh avusese o viaţă privată mult mai complicată decît se crezuse înainte. Din 1957 pînă la moartea sa, avusese în secret o idilă la distanţă cu o croitoreasă nemţoaică din München, Brigitte Hesshaimer, în urma căreia s-au născut doi băieţi şi o fată. Copiii le-au spus reporterilor că Lindbergh fusese „un vizitator misterios care venea o dată sau de două ori pe an”. Ştiau că este tatăl lor, dar credeau că îl cheamă Careu Kent.

Potrivit altor reporteri, Lindbergh a avut în acelaşi timp relaţii şi cu sora lui Brigitte Hesshaimer, Marietta, cu care a mai avut doi copii, şi cu o secretară nemţoaică, pe nume Valeska, cu care avea încă doi copii. Toate aceste legături au fost întreţinute cu atîta discreţie, încît nici familia lui

Lindbergh din America, nici biograful lui, A. Scott Berg, nu au ştiut nimic despre ele. Cum a făcut Lindbergh asta încă nu este clar.

Pînă una-alta, putem spune că cel mai mare erou al secolului XX a fost cu mult mai enigmatic şi cu mult mai puţin erou decît bănuise cineva vreodată.

Toate astea fac ca viaţa celorlalte personaje principale ale acestei poveşti să pară cam insipidă şi dezamăgitoare, dar iată, într-o formă evident sintetică şi aproximativ cronologică, ce s-a mai întîmplat cu ele după lunga vară a anului 1927.

Charles Nungesser şi *François Coli*, aviatorii francezi cu care a început totul, nu au fost găsiţi niciodată, dar asta nu înseamnă că au fost daţi uitării. În noiembrie 1927 s-a anunţat cu oarece jenă că suma de 30 000 de dolari pe care primarul New Yorkului, Jimmy Walker, ar fi trebuit să i-o ofere lui madame Nungesser la Paris dispăruse fără urmă. Acesta era Fondul Roxy – banii strînşi la concertul de binefacere de la Teatrul Roxy la care ajunsese şi Lindbergh în iunie. Aproximativ 70 000 de dolari strînşi din alte oraşe ale Americii s-au găsit, dar contribuţia oraşului New York se pare că a înghiţit-o pămîntul.

Astăzi, pe o faleză stîncoasă bătută de vînturi care se înalţă deasupra micii şi agreabilei staţiuni Etretat de pe coasta Normandiei, se află un monument alb de beton ce seamănă cu o peniţă uriaşă înfiptă în pămînt. Îndreptată către America, aceasta marchează locul unde cei doi eroi ai aerului s-au desprins de pămîntul lor natal pentru ultima dată. Este singurul monument din lume închinat acelei veri a zborurilor remarcabile.

La cîţiva kilometri spre vest se află satul Ver-sur-Mer, unde s-au prăbuşit în mare comandorul Richard Byrd şi echipa lui. Un mic muzeu local adăposteşte cele cîteva rămăşiţe ce amintesc de noaptea aceea, printre care şi o bucăţică din învelişul de pînză al avionului – tot ce s-a mai păstrat din el.

După zborul peste Atlantic, Byrd a făcut două expediţii lungi în Antarctica – una din ele, oarecum surprinzător, sponsorizată cu generozitate de Jacob Ruppert de la Yankees – şi în prima a survolat (fără doar şi poate) Polul Sud. Byrd a fost avansat la gradul de contraamiral şi şi-a petrecut restul vieţii delectîndu-se cu rolul de erou. A murit în 1957, la vîrsta de 68 de ani.

Bernt Balchen, eroul necîntat al aventurii *Americii*, l-a însoţit pe Byrd în zborul lui spre Polul Sud. După aceea a devenit colonel în forţele aeriene americane şi a avut o carieră remarcabilă, deşi, după cum am menţionat mai sus, a avut necazuri cu familia lui Byrd din cauză că sugerase în autobiografia lui că Byrd nu ajunsese la Polul Nord în 1926, aşa cum pretindea. Balchen a murit în 1973. *George Noville* l-a însoţit pe Byrd în a doua expediţie a acestuia. Peninsula Noville şi muntele Noville din Antarctica îi poartă numele. Noville a murit în 1963, în California. În afară de asta nu se ştie mai nimic. Lui *Bert Acosta*, al patrulea membru al echipajului *Americii* din 1927, nu i-a mers prea bine. A devenit un beţiv inveterat şi a ajuns de mai multe ori la închisoare pentru vagabondaj şi pentru neplata pensiei alimentare. Cuprins de un acces de idealism prin anii ’30, şi-a mai venit cît de cît în fire, reuşind să plece în Spania, unde a zburat în misiuni de luptă pentru republicanii antifascişti, dar după război s-a întors în Statele Unite şi a revenit la proastele lui obiceiuri. A murit, aproape sărac, în 1954.

Un alt personaj care a luat-o serios la vale a fost ciudatul şi enigmaticul *Charles A. Levine*. În octombrie 1927, după ce fusese plecat aproape cinci luni, Levine s-a întors în ţară. I s-a organizat o paradă pe Fifth Avenue, dar nu a venit aproape nimeni. La un prînz de la Hotel Astor, primarul Jimmy Walker a amintit direct cît de prost fusese tratat bietul Levine.

După aceea a devenit clar de ce zăbovise Levine atîta prin Europa. Era urmărit de Ministerul Justiţiei pentru neplata impozitelor, suma datorată ajungînd la 500 000 de dolari. Dar acesta nu era decît primul dintr-un şir nesfîrşit de necazuri care îl aşteptau pe Levine de aici încolo. În 1931, poliţia a emis un mandat pe numele lui sub acuzaţia de furt calificat, după ce nu s-a prezentat la audierile privind nişte nereguli legate de un împrumut bancar în valoare de 25 000 de dolari. La scurt timp după aceea a fost arestat în Austria şi acuzat că ar fi pus la cale să falsifice bani şi jetoane pentru jocurile de noroc din cazinouri. Ulterior aceste acuzaţii au fost retrase. În 1932 Levine a primit o condamnare cu suspendare pentru încălcarea Legii răspunderii profesionale, iar în 1933 a fost acuzat că ar fi încercat să plătească cu bani falşi în New Jersey, însă şi această acuzaţie a fost retrasă ulterior. În 1937 a fost condamnat pentru că a introdus ilegal din Canada în Statele Unite 900 de kilograme de pulbere de tungsten şi a stat închis un an şi jumătate la Penitenciarul din Lewisburg. În 1942, a fost

condamnat la 150 de zile de închisoare pentru că a ajutat la introducerea din Mexic în Statele Unite a unui imigrant ilegal. Individul era un refugiat evreu, aşa încît s-ar părea că a fost un gest destul de umanitar, dar, din cine ştie ce motiv, completul de judecată a fost de altă părere.

După aceea, nu s-a mai ştiut nimic de Levine. În 1971, cînd *American Heritage* a publicat un articol despre zborul *Columbiei*, se menţiona că Levine este dat dispărut, neştiindu-se unde s-ar putea afla. De fapt, sărăcise şi căzuse în anonimat. A murit la Washington, DC, în 1991, la vîrsta de 94 de ani.

Tovarăşul de zbor al lui Levine, *Clarence Chamberlin*, a mai trăit aproape jumătate de secol după vara anului 1927, dar fără să se remarce în mod deosebit prin ceva. A lucrat în calitate de consultant pentru aviaţie şi o vreme a administrat noul aerodrom Floyd Bennett (botezat după ghinionistul aviator) din Brooklyn, primul aeroport public al New Yorkului, inaugurat în 1930. A murit în Connecticut în 1976, cu puţin înainte să împlinească 83 de ani.

Babe Ruth şi *Lou Gehrig* au încheiat toamna anului 1927 cu un turneu demonstrativ. Turneele demonstrative – în care o echipă formată din jucători din liga întîi disputa meciuri demonstrative în diferite oraşe – erau foarte profitabile. În urma unui turneu de 21 de meciuri, şi Ruth, şi Gehrig au cîştigat sume egale cu salariul lor pe un an.

Meciurile demonstrative tindeau să fie relaxate, dar haotice. Adesea se întîmpla să intre pe teren suporteri care încercau să prindă vreo minge căzută pe jos în afara cîmpului de joc, iar apărătorii exteriori se trezeau luîndu-se la întrecere cu vreo ceată de spectatori înflăcăraţi ca să prindă mingea din zbor. 13 dintre cele 21 de meciuri din 1927 au trebuit suspendate înainte de final din cauză că mulţimile scăpaseră de sub control. În Sioux City, Iowa, 2 000 de suporteri au năvălit la un moment dat pe teren, şi se spune că Lou Gehrig ar fi salvat viaţa unui om care altfel ar fi fost călcat în picioare.

Pînă la urmă, turneele demonstrative au stricat prietenia dintre Gehrig şi Ruth. Spre uluirea tuturor, în 1932 Gehrig a început să iasă cu o tînără pe nume Eleanor Twitchell. S-au căsătorit în anul următor. În 1934, Eleanor i-a însoţit pe Lou şi pe mai mulţi coechipieri ai acestuia într-un turneu prin Japonia, după încheierea sezonului. În timp ce traversau oceanul, Eleanor a dispărut o vreme într-o după-amiază. Lou, înnebunit de gîndul că poate

căzuse peste bord, a căutat-o peste tot. Pînă la urmă a găsit-o în cabina lui Ruth. Eleanor şi Ruth băuseră ceva împreună. Ea era clar cam ameţită. Nu se ştie ce altceva s-a mai întîmplat, dar mulţi ani s-a zvonit că nu ar fi făcut doar conversaţie. Peste ani, cînd prinzătorul Bill Dickey de la Yankees a fost întrebat despre asta, a admis că „ceva s-a întîmplat”, dar nu a intrat în amănunte. „Nu vreau să vă zic” – atît a mai spus. Ceea ce se ştie cu certitudine este că, începînd din ziua aceea, Gehrig şi Ruth nu şi-au mai vorbit aproape deloc.

La începutul anului 1939, după ce jucase aproape 14 sezoane fără să lipsească de la nici un meci, Lou Gehrig a păţit ceva. A devenit stîngaci şi părea că nu mai are vlagă. După opt partide a cerut să fie scos din joc, încheind şirul de 2 130 de meciuri consecutive, un record care avea să fie doborît abia peste jumătate de secol, şi s-a dus la Clinica Mayo din Rochester, Minnesota. Acolo s-a descoperit că suferea de scleroză laterală amiotrofică, o boală care se agravează treptat, devenind fatală. Cariera lui luase sfîrşit.

La scurt timp după ce a fost anunţat public diagnosticul lui, Yankees au instituit o Zi Omagială Lou Gehrig. S-au acordat premii şi s-au adus omagii. Joe McCarthy, noul antrenor de la Yankees, a lăcrimat în timp ce enumera calităţile lui Gehrig. Nu se aştepta nimeni ca Gehrig să ia cuvîntul – era terorizat de mulţimi –, dar s-a apropiat de microfon şi a ţinut un discurs considerat multă vreme cel mai emoţionant din domeniul sportului în America. A început aşa:

> Iubiţi suporteri, în ultimele două săptămîni aţi tot citit despre ghinionul care s-a abătut asupra mea. Astăzi mă consider cel mai norocos om de pe faţa pămîntului. De 17 ani, de cînd îmi petrec viaţa pe terenurile de baseball, nu am avut parte decît de bunăvoinţă şi încurajare din partea voastră. Uitaţi-vă la oamenii ăştia nemaipomeniţi. Care dintre voi nu ar considera că fie şi numai o zi petrecută cu ei e momentul cel mai important din cariera sa?

A vorbit mai puţin de un minut, rostind cuvinte de laudă la adresa colegilor şi familiei lui. Nu atît vorbele lui, cît sinceritatea din glas a umezit ochii tuturor celor prezenţi. Cînd a terminat, Yankee Stadium s-a cutremurat de ovaţiile mulţimii ca niciodată pînă atunci sau după aceea. Babe Ruth s-a apropiat de el, i-a şoptit ceva la ureche şi l-a îmbrăţişat. Era prima dată cînd îşi vorbeau după aproape şase ani. Gehrig avea să moară peste mai puţin de doi ani, pe 2 iunie 1941. Avea 37 de ani.

Ruth se retrăsese din viaţa sportivă în 1935. Îşi dorise să fie numit antrenor la Yankees, dar Jacob Ruppert a respins categoric această idee. „Tu nici de tine nu eşti în stare să ai grijă”, i-a zis el cu răutate. Ruth a fost trimis la Boston Braves, una dintre cele mai slabe echipe de baseball. Aici nu a jucat decît 28 de meciuri, dar pus punct în stilul spectaculos care îi era caracteristic. În ultimul său meci, disputat cu Pirates pe 25 mai 1935, a reuşit trei *homerun*-uri. Cînd s-a retras, deţinea 56 de recorduri în liga întîi.

Pe 13 iunie 1948, Babe Ruth şi-a făcut pentru ultima dată apariţia pe Yankee Stadium, cam la fel ca Gehrig cu nouă ani înainte. Era bolnav de cancer şi părea extrem de fragil. Era îmbrăcat cu echipamentul echipei Yankees, care atîrna pe trupul lui foarte slăbit. A rostit cîteva cuvinte de mulţumire la un microfon instalat la baza-casă, dar boala l-a împiedicat să vorbească mai mult.

A murit două luni mai tîrziu, la vîrsta de 53 de ani. Harry Hooper, fostul său coechipier, a spus că Ruth a fost „iubit de mai mulţi oameni şi mai intens decît oricine altcineva pînă la el şi după aceea”. Waite Hoyt s-a exprimat mai simplu: „Doamne, ce ne mai plăcea de namila aia de om! Era o sursă permanentă de bucurie”.

Henry Ford a produs în sfîrşit mult aşteptatul Model A la începutul lunii decembrie. Ca să se asigure că află toată lumea despre acest eveniment important, compania a plătit reclame care ocupau cîte o pagină întreagă în 2 000 de cotidiene.

Oamenii s-au dus cu duiumul la saloanele de prezentare ca să se minuneze de un Ford disponibil în tot felul de culori exotice – nisipiu-de-Arabia, roz-bej, gri-albăstrui-închis, albastru-Niagara şi albastru-andalizit – şi destul de elegant, bine dotat şi confortabil, la preţuri între 385 şi 1 400 de dolari, în funcţie de caracteristici. În fiecare oraş, recunoşteai imediat saloanele de prezentare ale companiei Ford după mulţimile adunate în jurul lor. Potrivit estimărilor, cel puţin zece milioane de oameni au admirat maşina în primele 36 de ore după ce a fost scoasă pe piaţă.

Reacţia iniţială a fost extrem de favorabilă. În primele două săptămîni din decembrie s-au comandat aproximativ 400 000 de Forduri Model A. Ce nu le-a spus Ford celor doritori să-i cumpere maşina era că deocamdată nu se produceau decît aproximativ o sută de maşini pe zi. Aşa că intermediarii, care nu mai avuseseră clienţi de cîteva luni, s-au trezit acum copleşiţi, doar

că nu prea aveau ce maşini să le ofere. Publicul şi-a pierdut rapid bunăvoinţa.

Pînă la urmă, Fordul Model A nu a avut decît un succes modest. Producţia a încetat după patru ani, devenind evident că acum americanii care voiau să cumpere maşini îşi doreau în fiecare an modele noi. În anii ’30 a coborît pe locul al treilea din punctul de vedere al cotei de piaţă, vînzările sale fiind de peste două ori mai mici decît cele ale companiei General Motors, ca să nu mai vorbim de Chrysler. Numărul de angajaţi a scăzut de la peste 170 000 în 1929 la doar 46 000 în 1932, iar producţia totală a fabricilor Ford a coborît de la 1,5 milioane de vehicule la numai vreo 230 000. Compania a supravieţuit, desigur, şi a rămas unul dintre cele mai importante concerne din America, dar nu avea să mai fie niciodată forţa dominantă care fusese cîndva.

Edsel Ford a murit de cancer de stomac în 1943, la vîrsta de numai 49 de ani, fără să fi avut şansa de a scăpa de influenţa tatălui său. Henry Ford, senilizîndu-se rapid, l-a urmat şi el după patru ani, la vîrsta de 83 de ani. Nu a mai ajuns niciodată în Fordlandia, afacerea lui cu cauciuc din Brazilia.

Ruth Snyder şi *Judd Gray* şi-au găsit sfîrşitul la Sing Sing în ianuarie 1928, la o lună după ce şi-a făcut debutul Fordul Model A. Călăul lor a fost letal de ubicuul *Robert G. Elliott.*

Snyder a fost trimisă prima pe scaunul electric. „Cînd a dat cu ochii de instrumentul morţii, aproape că s-a prăbuşit din picioare”, îşi amintea Elliott în memoriile sale. „Infirmierele au condus-o cu blîndeţe către scaun, iar cînd a fost aşezată pe el, a cedat, izbucnind în plîns. «Iisuse, ai milă de mine, căci am păcătuit», se ruga ea printre suspine.” Elliott i-a lipit cu grijă nişte electrozi de piciorul drept şi de ceafă şi i-a tras pe cap un săculeţ de pînză. Din motive neprecizate, nu i s-a mai pus pe cap obişnuita minge de fotbal. Apoi Elliott s-a retras şi a acţionat maneta. Peste două minute Ruth Snyder era moartă. Era prima dată cînd fusese electrocutată o femeie.

Gray a urmat imediat, păşind spre scaun cu o vioiciune pragmatică, de parcă venise la dentist. Avea o expresie de hotărîre calmă şi a cooperat politicos în timp ce era legat de scaun şi i se puneau electrozii. „A fost unul dintre cei mai curajoşi oameni pe care i-am văzut executaţi conform legii”, scria Elliott. „Mi-a părut extrem de rău pentru omul ăsta care îşi părăsise soţia şi fiica pentru femeia ce zăcea moartă puţin mai încolo. Cred că

aproape tuturor celor prezenţi le părea rău de el.” Peste două minute, şi Gray era mort.

În dimineaţa următoare, pe cititorii ziarului *New York Daily News* îi aştepta o imagine de senzaţie. Umplînd toată pagina întîi, sub un singur cuvînt – *MOARTĂ!* –, era o fotografie uşor neclară înfăţişînd-o pe Ruth Snyder în momentul execuţiei. Are capul acoperit şi se vede că este legată de scaun, dar în rest pare că stă destul de confortabil. Fotografia a fost realizată de un reporter de la *Daily News* pe nume Tom Howard, care era prezent ca martor oficial şi strecurase în închisoare o cameră miniaturală, legată de fluierul piciorului. La momentul potrivit, îşi ridicase discret cracul pantalonului şi activase obturatorul cu ajutorul unei sîrme trase prin buzunarul de la haină. Tot tirajul s-a vîndut în doar cîteva minute după ce a ajuns pe stradă. În interior, ziarul oferea un reportaj despre execuţie întins pe 734 de centimetri. Chiar şi *The New York Times* a acordat acestei ştiri un spaţiu de 161 de centimetri – peste un metru şi jumătate.

La două luni după execuţii, Robert G. Elliott şi soţia lui dormeau liniştiţi în casa lor din Richmond Hill, Queens, cînd au fost aruncaţi din pat de o explozie teribilă. Nişte atentatori – probabil simpatizanţi ai lui Sacco şi Vanzetti – le lăsaseră pe verandă un dispozitiv exploziv. Suflul exploziei a aruncat acoperişul la vreo zece metri dincolo de gazon, dar, în mod uimitor, soţii Elliott nu au fost răniţi. Însă casa a trebuit să fie reconstruită de la zero. Autorul atentatului nu a fost prins niciodată. Elliott a trăit pînă în octombrie 1939, cînd a murit în urma unui atac de cord, la vîrsta de 65 de ani.

Herbert Hoover a tras vreo două sperieturi pînă cînd a ajuns la Casa Albă. În toamna anului 1927, oponenţii săi, care erau destul de mulţi, au început să vehiculeze ideea că Hoover nu avea dreptul să candideze pentru că nu locuise în America în ultimii 14 ani, cum cerea Constituţia. (Această prevedere fusese introdusă de Părinţii Fondatori ai Statelor Unite ca să se asigure că funcţia de preşedinte nu poate fi deţinută decît de cei care, loiali, rămăseseră în ţară în timpul Războiului de Independenţă.) Mai circula şi zvonul că Hoover depusese la un moment dat cerere pentru a i se acorda cetăţenia britanică. (Nu era adevărat.)

Pînă la urmă, nu a mai făcut nimeni nimic în acest sens şi pe 4 noiembrie 1928, prima dată în viaţa lui cînd a candidat, Hoover a fost ales preşedinte al Statelor Unite cu o marjă record de voturi. A primit aproape

două treimi dintre voturile de popularitate şi peste 80% din voturile alegătorilor. Printre cei care l-au susţinut s-a numărat şi Charles Lindbergh.

A intrat în exerciţiul funcţiunii în martie 1929, iar în octombrie s-a prăbuşit bursa. Hoover nu şi-a revenit niciodată din şoc. În cei trei ani de după crah, rata şomajului a crescut în America de la 3% la 25%, în timp ce cîştigurile medii pe cap de familie au scăzut cu 33%, producţia industrială cu 50% şi bursa cu 90%. 11 000 de bănci au dat faliment.

Hoover a făcut mari eforturi pentru a stimula economia. A cheltuit 3,5 miliarde de dolari pe lucrări publice, între care mai multe proiecte pentru care îi putem mulţumi şi astăzi – în special podul Golden Gate şi barajul Hoover. Şi-a donat chiar şi salariul în scopuri caritabile. Aşa cum mărturisea cîndva un asistent al preşedintelui Roosevelt, „practic, New Deal a fost dezvoltat pornind de la programele iniţiate de Hoover”. Dar nimic nu putea compensa faptul că era un om atît de antipatic. La sfîrşitul Campionatului Mondial de baseball din 1931, a fost huiduit „cu patimă” – prima dată cînd un preşedinte păţea aşa ceva la un campionat mondial.

După ce cîştigase alegerile din 1928 cu o marjă record, Hoover a pierdut în cursa electorală din 1932 tot cu o marjă record. După ce şi-a încheiat mandatul a muncit la fel de intens ca şi în timpul acestuia. La un moment dat, a scris patru cărţi în acelaşi timp, fiecare la alt birou. A murit în 1964, la vîrsta de 90 de ani, şi a fost înmormîntat la West Branch, Iowa, deşi nu mai locuia acolo de peste 80 de ani. Astăzi biblioteca prezidenţială Hoover din West Branch cuprinde şi un muzeu excelent care găzduieşte, printre multe altele, şi echipamentele de televiziune cu ajutorul cărora a realizat celebra sa transmisie din aprilie 1927.

La încheierea mandatului său, *Calvin Coolidge* s-a retras împreună cu Grace într-o casă din Northampton, Massachusetts, unde stăteau cu chirie. A devenit membru în conducerea New York Life Insurance Company, participînd conştiincios la şedinţele lunare ale consiliului, la New York, fiind plătit cu 50 de dolari plus decontarea cheltuielilor. Pe lîngă asta, şi-a scris autobiografia şi semna o rubrică într-un ziar sindicalizat. În 1933, într-o după-amiază, la scurt timp după Anul Nou, a urcat la etaj ca să se bărbierească. Grace l-a găsit întins pe jos în baie – murise de infarct. Avea 60 de ani. Majoritatea documentelor lui au fost distruse la scurt timp după moartea lui, aşa cum ceruse.

Benjamin Strong, guvernatorul Băncii Rezervelor Federale din New York şi omul care probabil a dăruit lumii crahul şi tot haosul economic care a urmat, nu a mai apucat să vadă nimic din toate acestea. A murit în octombrie 1928, la vîrsta de 55 de ani, de tuberculoză. După vara anului 1927 nu a mai trăit mult nici *Myron Herrick*, ambasadorul Statelor Unite la Paris. A răcit stînd în ploaie la funeraliile unui erou francez de război, mareşalul Ferdinand Foch, în martie 1929, şi a murit peste cîteva zile. Avea 74 de ani.

La şase luni după moartea lui Herrick, *Miller Huggins*, antrenorul echipei Yankees, a observat că i-a apărut o pată sub ochi şi că are febră. S-a dus la spitalul St. Vincent din New York şi starea lui a devenit critică aproape imediat. Suferea de o infecţie tegumentară numită erizipel (mai cunoscută ca brîncă sau oblaţ), care astăzi se poate trata cu antibiotice. În 1929 nu existau tratamente eficiente. Huggins a murit pe 25 septembrie 1929, la vîrsta de 50 de ani.

Dwight Morrow a demisionat din funcţia de ambasador în Mexic după trei ani şi s-a întors în ţară ca să candideze pentru un loc în Senat din partea Partidului Republican din New Jersey. Avea o platformă care se opunea Prohibiţiei şi a obţinut o victorie zdrobitoare, dar a murit pe neaşteptate, în somn, în urma unui accident vascular, pe 5 octombrie 1931, la scurt timp după ce intrase în exerciţiul funcţiunii. Avea 58 de ani.

La cinci luni după aceea, a fost răpit nepotul lui.

După şase luni de la răpirea copilului lui Lindbergh, *judecătorul Webster Thayer* a revenit pentru scurt timp în atenţia presei atunci cînd casa lui a fost distrusă de o bombă, pusă, probabil, de nişte susţinători ai lui Sacco şi Vanzetti. Thayer şi-a petrecut restul vieţii păzit de poliţie la clubul lui din Boston, deşi nu mai avea prea mult de trăit. A murit peste şase luni şi ceva, la vîrsta de 75 de ani. *Alvan Fuller*, celălalt personaj principal din procesul lui Sacco şi Vanzetti, s-a retras din funcţia de guvernator al statului Massachusetts în 1929, dar a trăit cîţiva ani păzit de poliţie. După moartea lui Myron Herrick, Fuller a fost luat în calcul pentru funcţia de ambasador în Franţa, dar a fost efectiv refuzat de francezi, care au spus că nu îi pot garanta siguranţa. Aşa încît cei 29 de ani care îi mai rămăseseră de trăit i-a

dedicat afacerilor şi acţiunilor filantropice. A murit în urma unui atac de cord într-un cinema din Boston, în 1958.

Jack Dempsey şi-a pierdut aproape toată averea în crahul de pe Wall Street. În 1935 a deschis un restaurant pe Broadway care a fost un local de marcă al New Yorkului aproape 40 de ani, fiind apoi închis în 1974. Dempsey a trăit pînă la vîrsta de 87 de ani, în 1983.

Gene Tunney s-a însurat cu o moştenitoare din familia Carnegie, Polly Lauder, în 1929. Ea nu îl văzuse niciodată boxînd. Şi-au petrecut luna de miere pe insula Brioni din Marea Adriatică, unde Tunney „s-a plimbat, a înotat şi a stat de vorbă” cu George Bernard Shaw. Probabil că a petrecut puţin timp şi cu proaspăta lui soţie. Tunney a scris nişte memorii, a făcut parte din consiliile de conducere ale mai multor companii mari şi a ajuns „să discute cu multă autoritate şi aplomb pe orice subiect”, cum nota uşor acid John Lardner într-o scurtă schiţă biografică publicată în *The New Yorker* în 1950. Fiul său John a fost senator de California din 1965 pînă în 1971. Tunney a murit în 1978, la vîrsta de 81 de ani.

Totuşi, dintre boxerii anilor ’20, cel mai mare succes l-a avut taurul *Luis Firpo*. După ce ajunsese în America fără nici un sfanţ în buzunar, Firpo s-a întors în Argentina mai bogat cu un milion de dolari după şase ani în ring. Şi-a investit banii cu înţelepciune şi şi-a construit o afacere şi un imperiu agricol care a ajuns în cele din urmă să cuprindă domenii cu o suprafaţă de peste 200 000 de acri. Cînd a murit, în 1960, la vîrsta de 65 de ani, averea lui valora cinci milioane de dolari.

Celebrul tenismen *Bill Tilden* a obţinut ultima victorie în finala competiţiei de simplu masculin la Wimbledon în 1930, la vîrsta de 37 de ani. După ce s-a retras din tenis, a devenit actor şi a avut mare succes în rolul principal dintr-un remake al filmului *Dracula*, producţia care a dat lovitura în 1927. De asemenea, a dezvoltat o slăbiciune nesănătoasă pentru băieţei slăbuţi. În 1947, a fost condamnat la un an de închisoare la Los Angeles pentru comportament indecent cu un minor. La scurt timp după ce a fost eliberat, a fost prins din nou făcînd acelaşi lucru, aşa că a ajuns iar la răcoare. Şi-a pierdut şi puţinii prieteni care îi mai rămăseseră şi a sărăcit. În 1953, cînd a murit în urma unui atac de cord, la vîrsta de 60 de ani, averea lui avea o valoare netă de 80 de dolari.

Primarul oraşului Chicago, Big Bill Thompson, s-a întors împotriva lui *Al Capone* la scurt timp după meciul dintre Tunney şi Dempsey, crezînd – evident, eronat – că Al Capone stă în calea succesului său în politică la nivel naţional; spera că republicanii îl vor alege drept candidat la preşedinţie. Nemaiavînd protecţie, Capone a plecat în Florida la începutul anului 1928, mutîndu-se în Miami Beach. În anul următor a fost arestat în timp ce schimba trenul la Philadelphia şi condamnat la un an de închisoare pentru că avea asupra lui o armă ascunsă. În 1931 a fost condamnat pentru evaziune fiscală, alegîndu-se cu 11 ani de închisoare.

Lui Capone nu i-a fost chiar aşa de greu la închisoare. Avea un pat şi o saltea cu arcuri şi i se aducea în celulă mîncare gătită în casă. De Ziua Recunoştinţei a mîncat la cină curcan, servit de un majordom pe care îl angajase să fie la dispoziţia lui în acea zi. I se permitea să aibă băutură în celulă şi să-şi primească vizitatorii în biroul directorului închisorii. Acesta a negat vehement că Al Capone a avut parte de un tratament preferenţial, după care a fost prins folosind maşina lui Capone. În 1934, situaţia lui Capone a devenit mult mai puţin roz cînd s-a dat în folosinţă închisoarea Alcatraz din Golful San Francisco, el fiind printre primii deţinuţi găzduiţi aici. Capone a fost eliberat la sfîrşitul anului 1939, cînd suferea deja de o formă acută de sifilis cu debut tardiv. A murit în Florida, în 1947.

Chiar în momentul cînd Al Capone intra în Alcatraz, în capătul celălalt al ţării *Charles Ponzi* era deportat în Italia. S-a mutat în Brazilia şi a murit sărac, într-un spital din Buenos Aires, în 1949.

Mabel Walker Willebrandt, avocata căreia i-a venit ideea să-i prindă pe unii infractori precum Al Capone sub acuzaţia de evaziune fiscală, a murit în 1963, în California, cu puţin înainte să împlinească 74 de ani. După ce în 1929 şi-a dat demisia din funcţia pe care o avea la stat, şi-a găsit o slujbă bine plătită, ca jurisconsult la Fruit Industries Limited, o companie din California care cultiva struguri şi era cunoscută pentru că îi ajuta pe oameni să-şi facă vin acasă. Asta a făcut-o pe Willebrandt să pară ipocrită (cum, de altfel, şi era) şi, într-o oarecare măsură – printr-un efect psihologic semnificativ –, a grăbit sfîrşitul Prohibiţiei.

În faţa Congresului a fost înaintată o moţiune de abrogare a celui de-al 18 Amendament la începutul anului 1933. Camera Reprezentanţilor nu a dezbătut propunerea decît vreo 40 de minute. În Senat, după cum notează

Daniel Okrent în cartea sa dedicată istoriei Prohibiţiei, „dintre cei 22 de membri care votaseră în favoarea celui de-al 18-lea Amendament cu 16 ani înainte şi care încă erau senatori, 17 au votat acum pentru anularea deciziei lor de atunci”. În decembrie 1933, Prohibiţia s-a încheiat oficial.

În 1933 a redevenit subiect de ştiri şi aviatorul *Francesco de Pinedo,* de care uitase toată lumea. După ce s-a întors în Italia, în 1927, Pinedo îşi reluase cariera în forţele aeriene italiene, Regia Aeronautica, unde, în mod nechibzuit, a pus la cale destituirea ministrului Aeronauticii, Italo Balbo. Prinzînd de veste, Balbo l-a detaşat pe Pinedo în cel mai îndepărtat şi mai inutil avanpost pe care l-a găsit: Buenos Aires. Pinedo a lîncezit în anonimat pînă în septembrie 1933, cînd şi-a făcut apariţia pe neaşteptate la aeroportul Floyd Bennett din Brooklyn, plănuind să zboare de unul singur pînă la Bagdad, pe o distanţă de 10 000 de kilometri.

Deşi nimeni nu mai zburase vreodată pe o distanţă atît de mare, în ziua plecării Pinedo a sosit la aerodrom îmbrăcat de parcă se ducea la cumpărături – într-un costum albastru de serj, cu o pălărie gri de fetru şi un pulover subţire. Ce sărea în ochi erau papucii de casă pe care îi avea în picioare. Tot planul lui era evident nechibzuit, dar nu a încercat nimeni să-l oprească. În timp ce avionul lui Pinedo înainta cu viteză pe pistă, a început să meargă în zigzag, apoi a cotit către o clădire administrativă, unde se adunaseră cîţiva oameni. Nu a nimerit chiar în mulţime, dar a agăţat ceva cu aripa, s-a răsturnat peste cap şi s-a prăbuşit peste o maşină parcată. Pinedo a fost aruncat din avion. Unii spuneau că s-a ridicat de pe asfalt şi a încercat să urce înapoi în avion – poate era în stare de şoc. Alţi martori povesteau că a rămas întins la pămînt. Oricum ar fi fost, înainte să apuce cineva să ajungă la el, avionul a explodat. Pinedo a fost mistuit de flăcările uriaşe. Ce o fi fost în mintea lui în dimineaţa aceea şi de ce nu a renunţat la ideea de a decola cînd era clar că ceva nu este în regulă sînt întrebări la care nu se va putea da niciodată un răspuns.

Pentru industria cinematografică, tranziţia de la filmul mut la cel sonor a fost mai rapidă decît ar fi crezut cineva că este posibil. În iunie 1929, la nici un an şi jumătate de la lansarea *Cîntăreţului de jazz,* dintre cele 17 cinematografe de pe Broadway, doar în trei mai rulau filme mute. Marea Depresiune a dat însă o lovitură grea acestei industrii. Pînă în 1933, aproape o treime dintre cinematografele din America au fost închise şi multe

studiouri aveau probleme mari. Paramount era falit; RKO şi Universal nu erau nici ele prea departe. Fox se chinuia să se reorganizeze şi pînă la urmă a trebuit să fie salvat de un studio mult mai mic, Twentieth Century.

În 1932, la New York, *Roxy Rothafel* a deschis Radio City Music Hall în Rockefeller Center. (Celebrele The Rockettes se intitulau iniţial Roxyettes.) Dar şi lui îi cam ajungea funia la par. În mai, Teatrul Roxy a intrat în faliment. Doi ani mai tîrziu, Rothafel a fost numit la conducerea Teatrului Mastbaum din Philadelphia, care mergea tot mai rău. Se spune că ar fi cheltuit 200 000 de dolari în două luni şi jumătate, dar în zadar. Zilele de glorie ale marilor cinematografe apuseseră. Rothafel a murit de infarct într-un hotel din New York, în 1936. Avea 53 de ani. Teatrul Roxy a fost demolat în 1960.

Clara Bow, vedeta din *Aripi*, s-a lăsat de actorie în 1933, devenind tot mai retrasă. A murit în 1965, la vîrsta de 60 de ani. *William Wellman*, regizorul, a mai făcut 65 de filme pînă cînd s-a retras din activitate, în 1958. Multe dintre filmele sale au fost nişte eşecuri, dar cîteva sînt remarcabile, între care *Inamicul public* (1931), *Incidentul din Ox-Bow* (1943) şi *Prizonierii cerului* (1954). A murit în 1975, la 79 de ani. *John Monk Saunders*, cel care a scris *Aripi*, nu a avut o viaţă prea fericită. S-a însurat cu actriţa Fay Wray, dar căsnicia s-a destrămat şi cariera lui a fost distrusă din cauza băuturii şi a drogurilor. S-a spînzurat în Florida, în 1940.

Jerome Kern nu a mai avut nici un succes pe Broadway după *Show Boat*, deşi a încercat de mai multe ori. Pînă la urmă, ca atîţia alţii, s-a mutat la Hollywood. A murit în 1945. Şi *Oscar Hammerstein al II-lea* părea că a ajuns la capătul drumului cu *Show Boat.* Mai mult de zece ani după aceea nu a mai scos nici un hit, dar apoi a făcut echipă cu Richard Rodgers şi împreună au avut cea mai lungă serie de succese din istoria musicalurilor: *Oklahoma*, *Caruselul*, *Pacificul de Sud*, *Regele şi eu*, *Cîntecul tobelor* şi *Sunetul muzicii*. Hammerstein a murit în 1960.

Jacob Ruppert, patronul echipei New York Yankees, a suferit un atac de cord la începutul anului 1939 şi a murit nouă zile mai tîrziu, la vîrsta de 69 de ani. Lumea a aflat cu uimire că lăsase mare parte din averea sa, estimată iniţial între 40 şi 70 de milioane de dolari, unei foste dansatoare de cabaret pe nume Helen W. Weyant. Domnişoara Weyant le-a mărturisit reporterilor că ea şi Ruppert erau prieteni în secret de mulţi ani, dar a

insistat că era vorba doar de prietenie. Pînă la urmă, s-a dovedit că averea lui Ruppert nu ajungea decît la 6,5 milioane de dolari – depresiunea îi afectase serios investiţiile în imobiliare –, plus că avea şi datorii de un milion de dolari. Pentru plata datoriilor şi a impozitelor imobiliare, au trebuit vîndute şi Yankees, şi fabrica de bere Ruppert.

În 1939 era pe moarte, după o boală îndelungată, şi *Raymond Orteig*, agreabilul magnat al hotelurilor care a lansat Premiul Orteig.

Gutzon Borglum nu a mai apucat să vadă Muntele Rushmore terminat. A murit în martie 1941, din cauza unor complicaţii survenite după o operaţie la prostată, cu doar cîteva luni înainte de finalizarea lucrărilor. Avea 73 de ani.

Montagu Norman, guvernatorul Bank of England şi prietenul apropiat al lui Benjamin Strong, a suferit în 1944 un accident bizar care a pus capăt carierei sale. În timp ce era în vizită la fratele său, pe un domeniu din Hertfordshire, Norman a plecat la plimbare pe înserat şi se pare că s-a împiedicat de o vacă ce se odihnea. Vaca, speriată, l-ar fi lovit pe Norman cu copita în cap cînd s-a ridicat în picioare. Norman nu şi-a mai revenit niciodată complet şi a murit în 1950, la 78 de ani.

Alexis Carrel a fost îndepărtat din funcţia sa de la Institutul Rockefeller pentru că opiniile sale deveneau prea stînjenitoare. Carrel s-a întors în Franţa, unde a înfiinţat un institut specializat în probleme de la periferia ştiinţei, inclusiv telepatie şi hidromanţie. A susţinut în mod deschis regimul de la Vichy şi aproape sigur ar fi fost judecat pentru colaboraţionism dacă nu ar fi murit în 1944, înainte de a fi adus în faţa justiţiei. Avea 71 de ani. La procesele de la Nürnberg, intentate criminalilor de război nazişti după încheierea conflagraţiei, *Omul, acest necunoscut* a lui Carrel a fost citată în apărarea practicilor de eugenie ale naziştilor.

În 1944 erau pe moarte şi două dintre personajele importante din Chicago. Primul care a murit a fost *Big Bill Thompson*, în martie, la 76 de ani. În luna următoare, a trecut în lumea drepţilor şi *Kenesaw Mountain Landis*, care avea 78 de ani. Landis şi-a petrecut ultima parte a carierei sale opunîndu-se încercărilor de a aduce sportivi de culoare să joace în liga întîi. Această bătălie abjectă a fost pierdută în 1947, cînd Jackie Robinson,

primul jucător de culoare din liga întîi de baseball, a intrat pe teren, jucînd pentru Brooklyn Dodgers.

Mama lui Lindbergh, *Evangeline Lodge Lindbergh*, a murit de Parkinson în 1954, la vîrsta de 78 de ani. Văduva lui, *Anne Morrow Lindbergh*, a mai născut cinci copii în afară de Charles Junior, care fusese ucis, şi a devenit o scriitoare de succes şi foarte apreciată, publicînd în special memorii. A murit în 2001, la frumoasa vîrstă de 94 de ani, ultimul personaj important din această poveste care a trăit experienţa acelei lungi veri extraordinare.

Bibliografie

Aberdare, Lord, *The Story of Tennis*, Stanley Paul, Londra, 1959.

Adair, Robert K., *The Physics of Baseball*, Harper & Row, New York, 1990.

Ahamed, Liaquat, *Lords of Finance: The Bankers Who Broke the World*, William Heinemann, Londra, 2009 [ed.rom.: *Stăpînii finanţelor. Cei patru bancheri care au ruinat lumea*, traducere din engleză de Dana-Ligia Ilin, Editura Humanitas, Bucureşti, 2014].

Allaz, Camille, *The History of Air Cargo and Air Mail From the Eighteenth Century*, Christopher Foyle Publishing, Londra, 2004.

Allen, Frederick Lewis, *The Lords of Creation: The Story of the Great Age of American Finance*, Hamish Hamilton, Londra, 1935.

Allen, Frederick Lewis, *Only Yesterday: An Informal History of the 1920s*, Perennial Library, New York, 1964.

Allsop, Kenneth, *The Bootleggers: The Story of Chicago's Prohibition Era*, Hutchinson, Londra, 1961 [ed.rom.: *Chicago sub teroare*, traducere de Eugen B. Marian, îngrijirea ediţiei de Valeriu Cîmpeanu, Editura Tribuna, Craiova, 1992].

Almond, Peter, *Aviation: The Early Years*, Konemann, Köln, 1997.

Amory, Cleveland, şi Frederic Bradlee (eds.), *Vanity Fair: A Cavalcade of the 1920s and 1930s*, Viking Press, New York, 1960.

Avrich, Paul, *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, Princeton University Press, Princeton, 1991.

Bak, Richard, *The Big Jump: Lindbergh and the Great Atlantic Air Race*, John Wiley & Sons, New York, 2011.

Balchen, Bernt, *Come North With Me: An Autobiography*, Hodder and Stoughton, Londra, 1959.

Baldwin, Neil, *Henry Ford and the Jews: The Mass Production of Hate*, Public Affairs, New York, 2001.

Barry, John M., *Rising Tide: The Great Mississippi Flood of 1927 and How It Changed America*, Simon & Schuster, New York, 1998.

Barton, Bruce, *The Man Nobody Knows: A Discovery of the Real Jesus*, Bobbs-Merrill Co., Indianapolis, 1925.

Baxandall, Rosalyn, şi Elizabeth Ewen, *Picture Windows: How the Suburbs Happened*, Basic Books, New York, 2000.

Berg, A. Scott, *Goldwyn: A Biography*, Ballantine Books, New York, 1989.
Berg, A. Scott, *Lindbergh*, Macmillan, New York, 1998.
Bergreen, Laurence, *Capone: The Man and the Era*, Simon & Schuster, New York, 1994.
Berliner, Louise, *Texas Guinan: Queen of the Night Clubs*, University of Texas Press, Austin, 1993.
Best, Gary Dean, *The Dollar Decade: Mammon and the Machine in 1920s America*, Praeger Publishers, Westport, CT, 2003.
Bingham, Hiram, *An Explorer in the Air Service*, Yale University Press, New Haven, 1920.
Black, Edwin, *War against the Weak: Eugenics and America's Campaign to Create a Master Race*, Four Walls Eight Windows, New York, 2003.
Blake, Angela M., *How New York Became American, 1890-1924*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2006.
Blegen, Theodore C, *Minnesota: A History of the State*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1963.
Block, Geoffrey, *Enchanted Evenings: The Broadway Musical from* Show Boat *to Sondheim*, Oxford University Press, New York, 1997.
Boardman, Barrington, *From Harding to Hiroshima*, Dembner Books, New York, 1988.
Boorstin, Daniel J., *The Image, or What Happened to the American Dream*, Atheneum, New York, 1962.
Bordman, Gerald M., *Jerome Kern: His Life and Music*, Oxford University Press, New York, 1980.
Bordman, Gerald M., *American Theatre: A Chronicle of Comedy and Drama, 1914-1930*, Oxford University Press, New York, 1995.
Boyle, Andrew, *Montagu Norman: A Biography*, Cassell, Londra, 1967.
Boyle, Kevin, *Arc of Justice: A Saga of Race, Civil Rights and Murder in the Jazz Age*, Henry Holt, New York, 2005.
Britton, Nan, *The President's Daughter*, Elizabeth Ann Guild, New York, 1927.
Brooks, John, *Once in Golconda: A True Drama of Wall Street 1920-1938*, Harper & Row, New York, 1969.
Brownlow, Kevin, *Behind the Mask of Innocence*, Jonathan Cape, Londra, 1990.
Budiansky, Stephen, *Air Power: From Kitty Hawk to Gulf War II: A History of the People, Ideas and Machines That Transformed War in the Century of Flight*, Viking, Londra, 2003.
Burroughs, Edgar Rice, *Thuvia: Maid of Mars*, Methuen and Co., Londra, 1920.
Burroughs, Edgar Rice, *The War Chief*, Methuen and Co., Londra, 1929.
Burroughs, Edgar Rice, *Tarzan of the Apes*, Library of America, New York, 2012 [ed.rom.: *Tarzan din neamul maimuţelor*, traducere de Antoaneta Ralian, Editura Albatros, Bucureşti, 1973].
Byrd, Richard Evelyn, *Skyward*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1928.
Cahan, Richard, *A Court That Shaped America: Chicago's Federal District Court from Abe Lincoln to Abbie Hoffman*, Northwestern University Press, Evanston, 2002.

Cannadine, David, *Mellon: An American Life*, Allen Lane, Londra, 2006.

Carr, Steven Alan, *Hollywood and Anti-Semitism: A Cultural History up to World War II*, Cambridge University Press, Cambridge, 2001.

Carrel, Alexis, *Man the Unknown*, Harper & Brothers, New York, 1935 [ed.rom.: *Omul, acest necunoscut*, versiune în limba română, cuvînt introductiv şi note asupra textului de Dan Oprescu, Editura Victor B Victor, Bucureşti, 2004].

Cerf, Bennett, *Try and Stop Me*, Simon & Schuster, New York, 1945.

Chamberlin, Clarence D., *Record Flights*, Beechwood Press, New York, 1942.

Chernow, Ron, *The House of Morgan*, Simon & Schuster, Londra, 1990.

Chernow, Ron, *Titan: The Life of John D. Rockefeller, Sr*., Little, Brown and Co., Boston, 1998.

Churchill, Allen, *The Year the World Went Mad*, Thomas Y. Crowell, New York, 1960.

Churchill, Allen, *The Literary Decade*, Prentice-Hall, Londra, 1971.

Churchill, Allen, *The Theatrical 20s*, McGraw-Hill, New York, 1975.

Clark, Constance Areson, *God – or Godzilla: Images of Evolution in the Jazz Age*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2008.

Clements, Kendrick A., *The Life of Herbert Hoover: Imperfect Visionary, 1918-1928*, Palgrave/Macmillan, Londra, 2010.

Clymer, Floyd, *Henry's Wonderful Model T, 1908-1927*, McGraw-Hill Book Company, New York, 1955.

Coben, Stanley, *Rebellion against Victorianism: The Impetus for Cultural Change in 1920s America*, Oxford University Press, Oxford, 1991.

Cochrane, Dorothy, Van Hardesty şi Russell Lee, *The Aviation Careers of Igor Sikorsky*, University of Washington Press, Seattle, 1980.

Cole, Wayne S., *Charles A. Lindbergh and the Battle against American Intervention in World War II*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1974.

Coolidge, Calvin, *Have Faith in Massachusetts: A Collection of Speeches and Messages*, John Lane/Bodley Head, Londra, 1923.

Coolidge, Calvin, *The Autobiography of Calvin Coolidge*, Chatto & Windus, Londra, 1929.

Coombs, L.F.E., *Control in the Sky: The Evolution and History of the Aircraft Cockpit*, Pen and Sword Aviation, Barnsley, 2005.

Corn, Joseph J. (ed.), *Into the Blue: American Writing on Aviation and Spaceflight*, The Library of America, New York, 2011.

Coué, Emile, *Self Mastery Through Conscious Autosuggestion*, George Allen & Unwin, Londra, 1922 [ed.rom.: *Autocontrolul prin sugestie conştientă. Despre sugestie şi aplicaţiile acesteia*, traducere de Cristian Hanu, ediţie îngrijită de Cătălin Parfene, Editura Adevăr Divin, Braşov, 2010].

Currell, Susan, *American Culture in the 1920s*, Edinburgh University Press, Edinburgh, 2009.

Currell, Susan, şi Christina Cogdell (eds.), *Popular Eugenics: National Efficiency and American Mass Culture in the 1930s*, Ohio University Press, Athens, 2006.

Dardis, Tom, *Firebrand: The Life of Horace Liveright*, Random House, New York, 1995.

Davis, Kenneth S., *The Hero: Charles A. Lindbergh and the American Dream*, Doubleday, Garden City, NY, 1959.

Dawidoff, Nicholas (ed.), *Baseball: A Literary Anthology*, Library of America, New York, 2002.

Deford, Frank, *Big Bill Tilden: The Triumphs and the Tragedy*, Simon & Schuster, New York, 1976.

Derr, Mark, *Some Kind of Paradise: A Chronicle of Man and the Land in Florida*, William Morrow, New York, 1989.

Dinnerstein, Leonard, şi David M. Reimers, *Ethnic Americans: A History of Immigration*, ediţia a V-a, Columbia University Press, New York, 2009.

Douglas, Ann, *Terrible Honesty: Mongrel Manhattan in the 1920s*, Noonday Press/Farrar, Straus and Giroux, New York, 1995.

Dumenil, Lynn, *The Modern Temper: American Culture and Society in the 1920s*, Hill and Wang, New York, 1995.

Dyott, George M., *Man Hunting in the Jungle: The Search for Colonel Fawcett*, Edward Arnold, Londra, 1930.

Ehrmann, Herbert B., *The Case That Will Not Die: Commonwealth vs Sacco and Vanzetti*, W.H. Allen, Londra, 1970.

Eichengreen, Barry, *Golden Fetters: The Gold Standard and the Great Depression, 1919-1939*, Oxford University Press, New York, 1992.

Eig, Jonathan, *Luckiest Man: The Life and Death of Lou Gehrig*, Simon & Schuster, New York, 2006.

Eig, Jonathan, *Get Capone: The Secret Plot That Captured America's Most Wanted Gangster*, Simon & Schuster, New York, 2010.

Elliott, Robert G., împreună cu Albert R. Beatty, *Agent of Death: The Memoirs of an Executioner*, E.P. Dutton & Co., New York, 1940.

Engerman, Stanley J., şi Robert E. Gallman, *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. 3, Cambrige University Press, Cambridge, 2000.

Evans, Harold, *The American Century*, Alfred A. Knopf, New York, 1999.

Everson, William K., *American Silent Film*, Oxford University Press, New York, 1978.

Eyman, Scott, *The Speed of Sound: Hollywood and the Talkie Revolution, 1926-1930*, Simon & Schuster, New York, 1997.

Faber, C.E., şi R.B. Faber, *Spitballers: The Last Legal Hurlers of the Wet One*, McFarland and Co., Jefferson, NC, 2006.

Fisher, David E., şi Marshall Jon Fisher, *Tube: The Invention of Television*, Counterpoint, Washington, DC, 1996.

Fitzgerald, F. Scott, *My Lost City: Personal Essays, 1920-1940*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005.

Fogarty, Robert S., *The Righteous Remnant: The House of David*, Kent State University Press, Kent, Ohio, 1981.

Fogelson, Robert M., *Downtown: Its Rise and Fall, 1880-1950*, Yale University Press, New Haven, 2001.

Fokker, Anthony H.G., şi Bruce Gould, *Flying Dutchman: The Life of Anthony Fokker*, George Routledge & Sons, Londra, 1931.

Ford, Henry, *My Life and Work*, William Heinemann, Londra, 1924 [ed.rom.: *Viaţa şi opera mea*, în româneşte de Virgil Coman şi A. Alexandrescu, Editura Cultura Poporului, Bucureşti, 1934].

Forden, Lesley, *The Ford Air Tours, 1925-1931*, Aviation Foundation of America, New Brighton, Minnesota, 2003.

Freedland, Michael, *Al Jolson*, W.H. Allen, Londra, 1972.

Frommer, Harvey, *Five O'clock Lightning: Babe Ruth, Lou Gehrig and the Greatest Baseball Team in History, the 1927 New York Yankees*, Wiley, New York, 2007.

Furnas, J.C., *Great Times: An Informal Social History of the United States, 1914-1929*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1974.

Gabler, Neal, *Walter Winchell: Gossip, Power and the Culture of Celebrity*, Picador, Londra, 1995.

Gabler, Neal, *Walt Disney: The Biography*, Aurum Press, Londra, 2007.

Gage, Beverly, *The Day Wall Street Exploded: A Story of America in Its First Age of Terror*, Oxford University Press, Oxford, 2009.

Galbraith, John Kenneth, *The Liberal Hour*, Hamish Hamilton, Londra, 1960.

Galbraith, John Kenneth, *Money: Whence It Came, Where It Went*, Andre Deutsch, Londra, 1975.

Gerstle, Gary, *American Crucible: Race and Nation in the Twentieth Century*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2001.

Gibbs-Smith, Charles H., *Aviation: An Historical Survey from Its Origins to the End of the Second World War*, Science Museum, Londra, 2003.

Goldberg, Alfred (ed.), *A History of the United States Air Force 1907-1957*, D. Van Nostrand Co., Princeton, NJ, 1957.

Goldman, Herbert G., *Jolson: The Legend Comes to Life*, Oxford University Press, New York, 1988.

Goldstein, Malcolm, *George S. Kaufman: His Life, His Theater*, Oxford University Press, New York, 1979.

Gordon, John Steele, *An Empire of Wealth: The Epic History of American Economic Power*, Harper Perennial, New York, 2005.

Gould, Stephen Jay, *The Flamingo's Smile: Reflections in Natural History*, W.W. Norton, New York, 1985.

Grandin, Greg, *Fordlandia: The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City*, Metropolitan/Henry Holt, New York, 2009.

Grann, David, *The Lost City of Z: A Tale of Deadly Obsession in the Amazon*, Vintage, New York, 2010.

Grant, H. Roger (ed.), *We Took the Train*, Northern Illinois University Press, DeKalb, 1990.

Grant, H. Roger, *Railroads and the American People*, Indiana University Press, Bloomington, 2012.

Gregory, J.W., *The Menace of Colour*, Seeley, Service & Co., Londra, 1925.

Grey, Zane, *The Young Pitcher*, John Long, Londra, 1924.

Grossman, James R., Ann Durkin Keating şi Janice L. Reiff (eds.), *The Encyclopedia of Chicago*, University of Chicago Press, Londra, 2004.

Hackett, Alice Payne, *Seventy Years of Best Sellers, 1895-1965*, R.R. Bowker, New York, 1967.

Hamill, John, *The Strange Career of Mr Hoover under Two Flags*, William Faro, Inc., New York, 1931.

Hamilton, Ian, *Writers in Hollywood 1915-1951*, Heinemann, Londra, 1990.

Hample, Zack, *The Baseball: Stunts, Scandals, and Secrets Beneath the Stitches*, Anchor Sports, New York, 2011.

Harwood, Jr, Herbert H., *Invisible Giants: The Empires of Cleveland's Van Sweringen Brothers*, Indiana University Press, Bloomington, 2003.

Hawes, Elizabeth, *New York, New York: How the Apartment House Transformed the Life of the City (1869-1930)*, Alfred A. Knopf, New York, 1993.

Helyar, John, *Lords of the Realm: The Real History of Baseball*, Villard Books, New York, 1994.

Higham, Charles, *Ziegfeld*, W.H. Allen, Londra, 1973.

Hobhouse, Henry, *Seeds of Wealth: Four Plants That Made Men Rich*, Macmillan, Londra, 2003.

Hokanson, Drake, *The Lincoln Highway: Main Street across America*, University of Iowa Press, Iowa City, 1988.

Holden, Anthony, *The Oscars: The Secret History of Hollywood's Academy Awards*, Little, Brown & Co., New York, 1993.

Holtzman, Jerome, *No Cheering in the Press Box*, Henry Holt, New York, 1978.

Hoover, Herbert, *The Memoirs of Herbert Hoover: The Years of Adventure, 1874-1920*, Hollis and Carter, Londra, 1952.

Hoover, Herbert, *The Memoirs of Herbert Hoover: The Cabinet and the Presidency, 1920-1933*, Hollis and Carter, Londra, 1952.

Hoyt, Edwin P., *The Last Explorer: The Adventures of Admiral Byrd*, John Day Company, New York, 1968.

Hoyt, William G., şi Walter B. Langbein, *Floods*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 1955.

Hyman, Louis, *Debtor Nation: The History of America in Red Ink*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2011.

Hynd, Noel, *The Giants of the Polo Grounds: The Glorious Times of Baseball's New York Giants*, Doubleday, New York, 1988.

Jackson, Brian, *The Black Flag: A Look Back at the Strange Case of Nicola Sacco and Bartolomeo Vanzetti*, Routledge & Kegan Paul, Boston, 1981.

Jackson, Joe, *The Thief at the End of the World: Rubber, Power and the Seeds of Empire*, Viking, Londra, 2008.

Jackson, Kenneth T. (ed)., *The Encyclopaedia of New York City*, ediţia a II-a, Yale University Press, New Haven, 2010.

Jenkins, Alan, *The Twenties*, Heinemann, Londra, 1974.

Jones, Maldwyn Allen, *American Immigration*, University of Chicago Press, Chicago, 1960.

Kahn, Roger, *A Flame of Pure Fire: Jack Dempsey and the Roaring '20s*, Harcourt Brace and Co., New York, 1999.

Kamm, Antony, şi Malcolm Baird, *John Logie Baird: A Life*, NMS publishing, Edinburgh, 2002.

Katcher, Leo, *The Big Bankroll: The Life and Times of Arnold Rothstein*, Victor Gollancz, Londra, 1959.

Kennedy, Ludovic, *The Airman and the Carpenter: The Lindbergh Case and the Framing of Richard Hauptmann*, Fontana/Collins, Londra, 1986.

Kenrick, John, *Musical Theatre: A History*, Continuum, New York, 2008.

Kessner, Thomas, *The Flight of the Century: Charles Lindbergh and the Rise of American Aviation*, Oxford University Press, New York, 2010.

Kisseloff, Jeff, *You Must Remember This: An Oral History of Manhattan from the 1890s to World War II*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1989.

Klingaman, William K., *1929: The Year of the Great Crash*, Harper & Row, New York, 1989.

Kobler, John, *Capone: The Life and World of Al Capone*, Michael Joseph, Londra, 1972.

Kostof, Spiro, *America by Design*, Oxford University Press, New York, 1987.

Kramer, Dale, *Heywood Broun: A Biographical Portrait*, Current Books, New York, 1949.

Lacey, Robert, *Ford: The Men and the Machine*, Heinemann, Londra, 1986.

Lacey, Robert, *Little Man: Meyer Lansky and the Gangster Life*, Century, Londra, 1991.

La Croix, Robert de, *They Flew the Atlantic*, Frederick Muller Ltd, Londra, 1958.

Landesco, John, *Organized Crime in Chicago*, University of Chicago Press, Chicago, 1968.

Leighton, Isabel (ed.), *The Aspirin Age: 1919-1941*, Simon & Schuster, New York, 1949.

Lerner, Michael A., *Dry Manhattan: Prohibition in New York City*, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 2007.

Lindbergh, Anne Morrow, *The Flower and the Nettle: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh, 1936-1939*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1976.

Lindbergh, Charles A., *The Spirit of St Louis*, Charles Scribner's Sons, New York, 1953.

Lindbergh, Charles A., *Autobiography of Values*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1978.

Lingeman, Richard, *Sinclair Lewis: Rebel from Main Street*, Random House, New York, 2002.

Lochnar, Louis P., *Herbert Hoover and Germany*, Macmillan, New York, 1961.

Longyard, William H., *Who's Who in Aviation History*, Airlife, Shrewsbury, 1994.

Louvish, Simon, *Mae West: It Ain't No Sin*, Faber and Faber, Londra, 2005.

Loving, Jerome, *The Last Titan: A Life of Theodore Dreiser*, University of California Press, Berkeley, 2005.

Lowe, David Garrard, *Lost Chicago*, Watson-Guptill Publications, New York, 2000.

MacKeller, Landis, *The 'Double Indemnity' Murder: Ruth Snyder, Judd Gray, and New York's Crime of the Century*, Syracuse University Press, Syracuse, 2006.

Mackworth-Praed, Ben (ed.), *Aviation: The Pioneer Years*, Studio Editions, Londra, 1990.

Maltby, Richard, *Hollywood Cinema*, ediţia a II-a, Blackwell, Oxford, 2003.

Mason, Herbert Molloy, *The Rise of the Luftwaffe, 1918-1940*, Cassell, Londra, 1975.

Maxtone-Graham, John, *The Only Way to Cross*, Barnes & Noble, New York, 1972.

Maxwell, Anne, *Picture Imperfect: Photography and Eugenics 1870-1940*, Sussex Academic Press, Brighton, 2008.

McCoy, Donald R., *Calvin Coolidge: The Quiet President*, Macmillan, New York, 1967.

McKinney, Megan, *The Magnificent Medills: America's Royal Family of Journalism During a Century of Turbulent Splendor*, HarperCollins, New York, 2011.

Meade, Marion, *Buster Keaton: Cut to the Chase*, Bloomsbury, Londra, 1996.

Meltzer, Allan H., *A History of the Federal Reserve*, vol. 1: *1913-1951*, University of Chicago Press, Chicago, 2003.

Merz, Charles, *The Dry Decade*, Doubleday, Doran & Co., Garden City, NY, 1931.

Miller, Nathan, *New World Coming: The 1920s and the Making of Modern America*, Scribner, New York, 2003.

Milton, Joyce, *Loss of Eden: A Biography of Charles and Anne Morrow Lindbergh*, HarperCollins, New York, 1993.

Montague, Richard, *Oceans, Poles and Airmen: The First Flights over Wide Waters and Desolate Ice*, Random House, New York, 1971.

Montville, Leigh, *The Big Bam: The Life and Times of Babe Ruth*, Doubleday, New York, 2010.

Moore, Lucy, *Anything Goes: A Biography of the Roaring Twenties*, Atlantic Books, Londra, 2008.

Mordden, Ethan, *All That Glittered: The Golden Age of Drama on Broadway, 1919-1959*, St Martin's Press, New York, 2007.

Morone, James A., *Hellfire Nation: The Politics of Sin in American History*, Yale University Press, New Haven, 2003.

Morris, Peter, *A Game of Inches: The Stories Behind the Innovations That Shaped Baseball*, Ivan R. Dee, Chicago, 2006.

Mortimer, Gavin, *The Great Swim*, Short Books, Londra, 2009.

Murray, Robert K., *Red Scare: A Study in National Hysteria, 1919-1920*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1955.

Nagorski, Andrew, *Hitlerland: American Eyewitnesses to the Nazi Rise to Power*, Simon & Schuster, New York, 2012.

Nasaw, David, *Going Out: The Rise and Fall of Public Amusements*, Basic Books, New York, 1993.

Nash, George H., *The Life of Herbert Hoover: The Engineer, 1874-1914*, W.W. Norton & Co., New York, 1983.

Nash, George H., *The Life of Herbert Hoover: The Humanitarian, 1914-1917*, W.W. Norton & Co., New York, 1988.

Nathan, Daniel, *Saying It's So: A Cultural History of the Black Sox Scandal*, University of Illinois Press, Urbana, 2003.

Nevins, Allan, şi Frank Ernest Hill, *Ford: The Times, the Man, the Company*, Charles Scribner's Sons, New York, 1954.

Nevins, Allan, şi Frank Ernest Hill, *Ford: Expansion and Challenge, 1915-1933*, Charles Scribner's Sons, New York, 1957.

Norman, Barry, *Talking Pictures*, BBC Books/Hodder and Stoughton, Londra, 1987.

Okrent, Daniel, *Last Call: The Rise and Fall of Prohibition*, Scribner, New York, 2010.

Olson, Sherry H., *Baltimore: The Building of an American City*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1980.

Orlean, Susan, *Rin Tin Tin: The Life and Legend of the World's Most Famous Dog*, Atlantic Books, Londra, 2011.

Pacyga, Dominic A., *Chicago: A Biography*, University of Chicago Press, Chicago, 2009.

Parrish, Michael E., *Anxious Decades: America in Prosperity and Depression, 1920-1941*, W.W. Norton, New York, 1992.

Pauly, Thomas H., *Zane Grey: His Life, His Adventures, His Women*, University of Illinois Press, Urbana, 2005.

Peretti, Burton W., *Nightclub City: Politics and Amusement in Manhattan*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2007.

Pietila, Antero, *Not in My Neighborhood: How Bigotry Shaped a Great American City*, Ivan R. Dee, Chicago, 2010.

Pietrusza, David, *Judge and Jury: The Life and Times of Judge Kenesaw Mountain Landis*, Diamond Communications, South Bend, Indiana, 1998.

Pinedo, Francesco de, *Amerikaflug: Im Flugzeug Zweimal tiber den Ozean und tiber Beide Amerika*, Rascher & Cie, Zürich, 1928.

Pipp, E.G., *Henry Ford: Both Sides of Him*, Pipp's Magazine, Detroit, 1926.

Pisano, Dominick A., şi R. Robert van der Linden, *Charles Lindbergh and the Spirit of St Louis*, Smithsonian National Air and Space Museum, Washington, DC, 2002.

Quint, Howard H., şi Robert H. Ferrell, *The Talkative President: The Off-the-Record Press Conferences of Calvin Coolidge*, University of Massachusetts Press, Amherst, 1964.

Randel, William Peirce, *The Ku Klux Klan: A Century of Infamy*, Hamish Hamilton, Londra, 1965.

Rayner, Richard, *A Bright and Guilty Place*, Constable, Londra, 2010.

Reisler, Jim, *Babe Ruth Slept Here: The Baseball Landmarks of New York City*, Diamond Communications, South Bend, Indiana, 1999.

Reisler, Jim, *Babe Ruth: Launching the Legend*, McGraw-Hill, New York, 2004.

Ribowsky, Mark, *The Complete History of the Home Run*, Citadel Press, New York, 2003.

Ritter, Lawrence S., *The Glory of Their Times: The Story of the Early Days of Baseball Told by the Men Who Played It*, HarperCollins, New York, 1992.

Ritter, Lawrence S., *Lost Ballparks: A Celebration of Baseball's Legendary Fields*, Viking, New York, 1992.

Root, Waverley, şi Richard de Rochement, *Eating in America: A History*, William Morrow & Co., New York, 1976.

Russell, Francis, *Tragedy in Dedham: The Story of the Sacco-Vanzetti Case*, Longmans, Londra, 1963.

Russell, Francis, *Sacco & Vanzetti: The Case Resolved*, Harper & Row, New York, 1986.

Ruth, Babe (povestită lui Bob Considine), *The Babe Ruth Story*, C.P. Dutton & Co., New York, 1948.

Sampson, Anthony, *Empires of the Sky: The Politics, Contests and Cartels of World Airlines*, Hodder and Stoughton, Londra, 1984.

Sanders, James, *Celluloid Skyline: New York and the Movies*, Bloomsbury, Londra, 2002.

Schatz, Thomas, *The Genius of the System: Hollywood Filmmaking in the Studio Era*, Henry Holt, New York, 1988.

Schlesinger, Jr, Arthur M., *The Crisis of the Old Order, 1919-1933*, Heinemann, Londra, 1957.

Schwartz, Evan I., *The Last Lone Inventor: A Tale of Genius, Deceit and the Birth of Television*, HarperCollins, New York, 2002.

Seale, William, *The White House: The History of an American Idea*, American Institute of Architects Press, Washington, DC, 1997.

Shlaes, Amity, *Coolidge*, HarperCollins, New York, 2013.

Silver, Nathan, *Lost New York*, Houghton Mifflin, Boston, 1967.

Sinclair, Andrew, *Prohibition: The Era of Excess*, Faber and Faber, Londra, 1962.

Sklar, Robert, *Movie-Made America: A Cultural History of American Movies*, Vintage, New York, 1994.

Smelser, Marshall, *The Life That Ruth Built: A Biography*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1993.

Smith, Page, *America Enters the World: A People's History of the Progressive Era and World War I*, McGraw-Hill, New York, 1985.

Smith, Rex Alan, *The Carving of Mount Rushmore*, Abbeville Press, New York, 1985.

Smith, Richard Norton, *An Uncommon Man: The Triumph of Herbert Hoover*, Simon & Schuster, New York, 1984.

Smith, Richard Norton, *The Colonel: The Life and Legend of Robert R. McCormick, 1880-1955*, Houghton Mifflin, Boston, 1997.

Smith, Terry, *Making the Modern: Industry, Art, and Design in America*, University of Chicago Press, Chicago, 1993.

Sorensen, Charles E., împreună cu Samuel T. Williamson, *Forty Years With Ford*, Jonathan Cape, Londra, 1959.

Starr, Kevin, *Inventing the Dream: California through the Progressive Era*, Oxford University Press, New York, 1986.

Stenn, David, *Clara Bow: Runnin' Wil*, Ebury Press, Londra, 1989.

Stern, Robert M., Gregory Gilmartin şi Thomas Mellins, *New York 1930: Architecture and Urbanism Between the Two World Wars*, Rizzoli, New York, 1994.

Sullivan, Mark, *Our Times: The United States, 1900-1925*, 6 vol., Charles Scribner's Sons, Londra, 1935.

Summers, Anthony, *Official and Confidential: The Secret Life of J. Edgar Hoover*, Victor Gollancz, Londra, 1993.

Taliaferro, John, *Tarzan Forever: The Life of Edgar Rice Burroughs, Creator of Tarzan*, Scribner, New York, 1999.

Tauranac, John, *Elegant New York: The Builders and the Buildings, 1885-1915*, Abbeville Press, New York, 1985.

Thomas, Henry W., *Walter Johnson: Baseball's Big Train*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1995.

Thorn, John, şi Pete Palmer, *Total Baseball: The Ultimate Encyclopedia of Baseball*, ediţia a III-a, Harper Perennial, New York, 1993.

Toll, Robert C., *On With the Show: The First Century of Show Business in America*, Oxford University Press, New York, 1976.

Thurber, James, *The Years with Ross*, Ballantine Books, New York, 1972.

Tygiel, Jules, *Past Time: Baseball as History*, Oxford University Press, New York, 2000.

Van Creveld, Martin, *The Age of Airpower*, Public Affairs, New York, 2011.

Vincent, David, *Home Run: The Definitive History of Baseball's Ultimate Weapon*, Potomac Books, Washington, 2007.

Wade, Wyn Craig, *The Fiery Cross: The Ku Klux Klan in America*, Simon & Schuster, New York, 1987.

Wagenheim, Kal, *Babe Ruth: His Life and Legend*, Henry Holt, New York, 1992.

Walker, Stanley, *The Night Club Era*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1933 (republicat în 1999).

Wallace, David, *Capital of the World: A Portrait of New York City in the Roaring Twenties*, Lyons Press, Guilford, CT, 2011.

Wallace, Graham, *The Flight of Alcock & Brown, 14-15 June 1919*, Putnam, Londra, 1955.

Ward, Geoffrey C., împreună cu Ken Burns, *Baseball: An Illustrated History*, Alfred A. Knopf, New York, 1990.

Ware, Susan (ed.), *Forgotten Heroes*, Free Press, New York, 1998.

Watts, Jill, *Mae West: An Icon in Black and White*, Oxford University Press, Oxford, 2001.

Weigley, Russell F. (ed.), *Philadelphia: A 300-Year History*, W.W. Norton & Co., New York, 1982.

Weindling, Paul Julian, *Nazi Medicine and the Nuremberg Trials*, Macmillan, Londra, 2004.

Weintraub, Robert, *The House That Ruth Built: A New Stadium, the First Yankees Championship, and the Redemption of 1923*, Simon & Schuster, New York, 2011.

Whitehouse, Arch, *The Early Birds*, Nelson Publishing, Londra, 1967.

Williams, Ted, şi John Underwood, *The Science of Hitting*, Fireside/Simon & Schuster, New York, 1971.

Wilmeth, Don B., şi Christopher Bigsby, *The Cambridge History of American Theatre: 1870-1945*, Cambridge University Press, Cambridge, 1999.

Wilson, Edmund, *The American Earthquake: A Documentary of the Twenties and Thirties*, W.H. Allen, Londra, 1958.

Wohl, Robert, *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, Yale University Press, New Haven, 2005.

Yagoda, Ben, *Will Rogers: A Biography*, University of Oklahoma Press, Norman, 1993.

Yagoda, Ben, *About Town: The* New Yorker *and the World It Made*, Da Capo Press, New York, 2000.

Young, William, şi David E. Kaiser, *Postmortem: New Evidence in the Case of Sacco and Vanzetti*, University of Massachusetts Press, Amherst, 1985.

Zeitz, Joshua, *Flapper: A Madcap Story of Sex, Style, Celebrity, and the Women Who Made Modern America*, Three Rivers Press, New York, 2006.

Zukowsky, John (ed.), *Building for Air Travel: Architecture and Design for Commercial Aviation*, The Art Institute of Chicago, Chicago, 1996.

Note despre surse şi lecturi suplimentare

Iată mai jos principalele surse folosite în această carte, precum şi sugestii de lecturi suplimentare. Detaliile bibliografice complete se găsesc în bibliografie. Pentru observaţii despre citate şi alte surse, vezi www.billbryson.co.uk.

Generale

Cea mai delectabilă şi mai instructivă carte despre această perioadă rămîne *Only Yesterday* de Frederick Lewis Allen, publicată prima dată în 1931, dar reeditată de multe ori de atunci. Excelentă este şi istoria în şase volume a lui Mark Sullivan, *Our Times*, deşi se opreşte la anul 1925. Printre lucrările valoroase publicate mai recent se numără *Great Times* de J.C. Furnas şi *New World Coming* de Nathan Miller. Singura carte care se concentrează anume asupra anului 1927 pe care o ştiu eu este *The Year the World Went Mad* de Allen Churchill. Un website care conţine informaţii contextuale enciclopedice, inclusiv fotografii şi preluări ale unor articole despre Charles Lindbergh, este CharlesLindbergh.com. Pentru New York Yankees, vezi „The Unofficial 1927 New York Yankees Home Page”, la www.angelfire.com/pa/1927.

Prolog

Deosebit de valoroase pentru istoria aviaţiei din acea perioadă au fost două cărţi care au cam acelaşi titlu: *Aviation: The Early Years* de Peter Almond şi *Aviation: The Pioneer Years*, editată de Ben Mackworth-Praed. Foarte bună pe problemele tehnice este *Control in the Sky: The Evolution and History of the Aircraft Cockpit* de L.F.E. Coombs. Multe detalii suplimentare au ca surse *The Flight of Alcock & Brown* de Graham Wallace, *They Flew the Atlantic* de Robert de La Croix şi cvasioficialul *Aircraft Year Books* pentru anii 1925-1930, publicat de Aeronautical Chamber of Commerce of America, Inc. *An Explorer in the Air Service* de Hiram Bingham, deşi a fost folosit doar incidental pentru volumul de faţă, este un studiu fascinant al poziţiei Americii referitoare la aviaţia militară în timpul Primului Război Mondial. Pentru finanţarea de către America a Primului

Război Mondial, vezi *The House of Morgan* de Ron Chernow şi *An Empire of Wealth* de John Steele Gordon.

Capitolul 1

Detaliile cazului Snyder-Gray sînt preluate în principal din *The New York Times* şi alte publicaţii din acea perioadă. O bună prezentare generală este oferită în *The „Double Indemnity" Murder* de Landis MacKeller. Alte detalii sînt preluate din *The American Earthquake* de Edmund Wilson şi „The Bloody Blonde and the Marble Woman: Gender and Power in the Case of Ruth Snyder", publicat de Jessie Ramey în *Journal of Social History*, primăvara 2004. Un eseu interesant despre influenţa cazului Snyder-Gray asupra Hollywoodului se găseşte în numărul din octombrie 2005 al jurnalului academic *Narrative*, „Multiple Indemnity: Film Noir, James M. Cain, and Adaptations of a Tabloid Case", de V.P. Pelizzon şi Nancy Martha West. Multe dintre detaliile despre extraordinarele excentricităţi ale lui Bernarr Macfadden provin dintr-un material în trei părţi publicat în *The New Yorker* în octombrie 1950.

Capitolul 2

Lindbergh de A. Scott Berg este biografia standard. *The Hero: Charles A. Lindbergh and the American Dream* de Kenneth S. Davis, deşi publicată în urmă cu peste 50 de ani, este foarte frumos scrisă şi conţine numeroase detalii care nu se găsesc în altă parte. Totuşi, nici o carte nu surprinde mai bine provocările şi freamătul acelei veri decît cartea lui Lindbergh din 1953 care a fost recompensată cu un Pulitzer, *The Spirit of St Louis*. Lindbergh a mai oferit cteva observaţii suplimentare despre viaţa lui în *Autobiography of Values*, publicată la scurt timp după moartea lui. Pentru detalii tehnice despre zborul lui Lindbergh şi o excelentă analiză a importanţei acestuia, vezi *Charles Lindbergh and the Spirit of St Louis* de Dominick A. Pisano şi R. Robert van der Linden. Toate titlurile menţionate aici mi-au fost de mare ajutor cînd am scris acest capitol şi pentru carte în general.

Capitolul 3

Lucrarea decisivă despre marile revărsări ale fluviului Mississippi din 1927 este *Rising Tide* de John M. Barry. Rolul jucat de Herbert Hoover în operaţiunile de ajutorare este minuţios analizat în „Herbert Hoover, Spokesman of Humane Efficiency”, *American Quarterly*, toamna 1970. O lucrare mai generală, dar excelentă este *Floods* de William G. Hoyt şi Walter B. Langbein. Ascensiunea lui Hoover este descrisă de Kendrick A. Clements în *The Life of Herbert Hoover*, de George H. Nash într-o lucrare în două volume inititulată tot *The Life of Herbert Hoover* şi de Richard Norton Smith în *An Uncommon Man: The Triumph of Herbert Hoover*. Hoover însuşi a scris exhaustiva *The Memoirs of Herbert Hoover*, o lectură surprinzător de plăcută. Detaliile despre manevrele financiare ale lui Andrew Mellon sînt preluate în mare parte din eleganta biografie *Mellon: An American Life* de David Cannadine. Comentariile despre obiceiurile lui Calvin Coolidge la birou se găsesc în: *The Crisis of the Old Order* de Arthur M. Schlesinger; „Aide to Four Presidents” de Wilson Brown, publicat în *American Heritage*, februarie 1955; *Calvin Coolidge* de Donald R. McCoy; şi „Psychological Pain and the Presidency”, publicat de Robert E. Gilbert în *Political Psychology*, martie 1998.

Capitolul 4

Statisticile privind condiţiile din casele americanilor în 1927 provin mai ales din numerele din martie şi iulie 1927 ale revistei *Scientific American*. Alte detalii sînt preluate din *American Culture in the 1920s* de Susan Currell. Pentru situaţia şoselelor americane la vremea aceea, vezi *The Lincoln Highway* de Drake Hokanson. Situaţia de la aerodromul Roosevelt din mai 1927 este atent trecută în revistă în „How Not to Fly the Atlantic”, *American Heritage*, aprilie 1971, precum şi în *The Big Jump* de Richard Bak şi *The Flight of the Century* de Thomas Kessner.

Capitolul 5

Cazul Statele Unite contra Sullivan este analizat în „Taxing Income from Unlawful Activities”, Yale Law School Legal Scholarship Repository, Faculty Scholarship Series, Paper 2289, şi în numărul din martie 2005 al publicaţiei *Columbia Law Review*. Mabel Walker Willebrandt a fost subiectul unei schiţe biografice admirative publicate în *The New Yorker*, în numărul din 16 februarie 1929. Detaliile despre turneul în America al lui Francesco de Pinedo sînt preluate în principal din articole publicate la acea vreme în *The New York Times*, ca şi cele ale atacului criminal comis în Bath, Michigan, de Andrew Kehoe.

Capitolul 6

Zborul lui Charles Lindbergh spre Paris rămîne unul dintre evenimentele despre care s-a scris cel mai mult în timpurile moderne, prin urmare detaliile incluse în această carte sînt preluate din multe surse. M-am bazat mereu în primul rînd pe meticuloasa carte a lui Lindbergh *Spirit of St Louis* în ceea ce priveşte zborul propriu-zis. Pentru detalii despre *Rio Rita* şi alte producţii de pe Broadway, vezi *American Theatre* de Gerald M. Bordman şi *The Theatrical 20s* de Allen Churchill. Amănuntele biografice referitoare la Bill Tilden provin în cea mai mare parte din *Big Bill Tilden* de Frank Deford. Portretul psihologic al lui Myron Herrick a fost publicat de *The New Yorker* în numărul din 21 iulie 1928. În rest nu s-a scris prea mult despre el.

Capitolul 7

Mania provocată de zborul încununat de succes al lui Lindbergh este foarte bine surprinsă în cartea lui Kenneth S. Davis *The Hero*. Alte detalii sînt preluate din: „Columbus of the Air”, *North American Review*, septembrie-octombrie 1927; „Lindbergh’s Return to Minnesota, 1927”, *Minnesota History*, iarna 1970; şi „My Own Mind and Pen”, *Minnesota History*, primăvara 2002; şi din diferite ziare newzorkeze şi londoneze din vremea respectivă. Detaliile despre primirea lui Lindbergh la Londra provin din diverite numele ale cotidianului londonez *The Times* şi din *The Illustrated London News*, 4 iunie 1927.

Capitolul 8

Deşi nu este nici pe departe o sursă de încredere în ceea ce priveşte multe aspecte din viaţa privată, cea mai interesantă şi evident personală poveste a vieţii lui Babe Ruth este *The Babe Ruth Story*, scrisă de Ruth însuşi cu ajutorul ziaristului sportiv Bob Considine. Demne de remarcat sînt şi *The House That Ruth Built* de Robert Weintraub, *The Big Bam* de Leigh Montville, *Babe Ruth: Launching the Legend* de Jim Reisler şi *The Life That Ruth Built* de Marshall Smelser. Pentru detalii despre Baltimore pe vremea cînd Ruth era copil, vezi *Baltimore: The Building of an American City* de Sherry H. Olson.

Capitolul 9

Una dintre cele mai fascinante cărţi despre sportul naţional al americanilor este *The Physics of Baseball* de Robert K. Adair şi una dintre cele mai încîntătoare este istoria orală a lui Lawrence S. Ritter, *The Glory of Their Times*. Multe detalii utile am găsit şi în *The Baseball* de Zack Hample, *Spitballers* de C.F şi R.B. Faber, *Baseball: An Illustrated History* de Geoffrey C. Ward (împreună cu Ken Burns), *Total Baseball* de John Thorn şi Pete Palmer, *The Complete History of the Home Run* de Mark Ribowsky şi *Past Time: Baseball as History* de Jules Tygiel.

Capitolul 10

Zborul *Columbiei* şi excentricităţile personalităţii lui Charles A. Levine sînt foarte bine surprinse în autobiografia lui Clarence D. Chamberlin, *Record Flights*, publicată în 1942, dar care este şi azi o lectură foarte plăcută. Alte detalii privind zborul şi intervalul imediat următor provin în principal din *The New York Times*. O perspectivă fascinantă asupra motivelor pentru care nu s-a păstrat nici o copie a filmului *Babe Comes Home* oferă „The Legion of the Condemned – Why American Silent Films Perished” de David Pierce, *Film History*, vol. 9, nr. 1, 1997.

Capitolul 11

Ciudăţeniile lui Dwight Morrow au fost analizate de *The New Yorker* într-o schiţă biografică publicată în numărul din 15 octombrie 1927. Detalii splimentare se găsesc în *The House of Morgan* de Ron Chernow. Renovările făcute la Casa Albă în vara anului 1927 sînt discutate în *The White House: The History of an American Idea* de William Seale. Anecdota privind răul de mare al preşedintelui Coolidge este preluată din *The New Yorker*, 25 iunie 1927. O bună trecere în revistă a radioului în acea perioadă este oferită de „Radio Grows Up”, *American Heritage*, august-septembrie 1983. Detaliile despre viaţa în marile oraşe sînt preluate din *Downtown: Its Rise and Fall* de Robert M. Fogelson. Pentru Gertrude Ederle şi nebunia traversării înot a Canalului Mînecii, vezi *The Great Swim* de Gavin Mortimer.

Capitolul 12

Două studii excelente despre Prohibiţie sînt *Last Call* de Daniel Okrent şi *Dry Manhattan* de Michael A. Lerner. Alte detalii sînt preluate din *Texas Guinan: Queen of the Night Clubs* de Louise Berliner şi *The Night Club Era* de Stanley Walker. Multe alte amănunte provin din diferite numere ale revistei *The New Yorker*, care a avut mereu un interes obsesiv faţă de alcool şi băutură în cei 13 ani cît a durat Prohibiţia.

Capitolul 13

Versiunea lui Richard Byrd despre zborul *Americii* şi evenimentele asociate cu acesta este reprodusă în cartea sa *Skyward*, publicată pentru prima dată în 1928. A scris şi un lung articol intitulat „Our Transatlantic Flight", publicat în *National Geographic* în septembrie 1927. Pentru opinii complet opuse ale unor oameni care l-au cunoscut bine pe Byrd, vezi *Flying Dutchman* de Anthony Fokker şi *Come North with Me* de Bernt Balchen. O altă perspectivă este oferită de *Oceans, Poles and Airmen* de Richard Montague şi *The Last Explorer* de Edwin P. Hoyt. Latura mai ursuză a firii lui Charles Lindbergh a fost explorată în două schiţe biografice publicate de *The New Yorker* pe 20 şi 27 septembrie 1930.

Capitolul 14

Deşi evident subiectivă şi selectivă, *The Autobiography of Calvin Coolidge*, publicată în 1929, oferă o descriere clară şi fără artificii a evenimentelor din viaţa lui Coolidge. Alte detalii sînt preluate din *Calvin Coolidge: The Quiet President* de Donald R. McCoy şi din cartea lui Amity Shlaes *Coolidge*, publicată în 2013. Aceasta din urmă oferă o interesantă perspectivă revizionistă nu doar asupra lui Coolidge, ci şi asupra lui Warren G. Harding. Pentru un punct de vedere opus asupra lui Harding, vezi *The President's Daughter* de Nan Britton, care rămîne uluitoare chiar şi astăzi. Pentru o privire din interior asupra punctelor slabe ale lui Coolidge, vezi „Aide to Four Presidents", *American Heritage*, februarie 1955. Starea de spirit a lui Coolidge este analizată într-un mod foarte interesant în „Psychological Pain and the Presidency" de Robert E. Gilbert, publicat în *Political Psychology*, martie 1998. Demn de remarcat este şi eseul „Too Silent" din *Review of Politics*, primăvara 1999. Mai multe amănunte despre ciudata neimplicare a lui Coolidge în guvernare se găsesc în „Coolidge Refuses to Issue Proclamation Calling for Observance of Education Week", *The New York Times*, 18 octombrie 1927.

Capitolul 15

Întîlnirea celor patru mari bancheri în Long Island în vara anului 1927 este foarte bine povestită în *Lords of Finance* de Liaquat Ahamed. Dedalii suplimentare sînt preluate din: *Once in Golconda* de John Brooks; *Golden Fetters: The Gold Standard and the Great Depression, 1919-1939* de Barry Eichengreen; şi *A History of the Federal Reserve* de Allan H. Meltzer. Foarte bună, deşi puţin depăşită, este şi *The Lords of Creation: The Story of the Great Age of American Finance* de Frederick Lewis Allen. Pentru o analiză interesantă despre ascensiunea şi decăderea Coastei de Aur, vezi *Picture Windows: How the Suburbs Happened* de Rosalyn Baxandall şi Elizabeth Ewen; povestea dependenţei americanilor de creditele de consum este foarte bine spusă de Louis Hyman în *Debtor Nation*.

Capitolul 16

Cea mai amănunţită (şi mai entuziastă) prezentare a echipei Yankees în anul 1927 este realizată de Harvey Frommer în *Five O'clock Lightning: Babe Ruth, Lou Gehrig and the Greatest Baseball Team in History, the 1927 New York Yankees*. Concluziile privind caracterul lui Lou Gehrig se bazează pe cartea lui Jonathan Eig *Luckiest Man: The Life and Death of Lou Gehrig* şi pe schiţele biografice ale lui Gehrig publicate în *The New Yorker* pe 10 august 1929 şi în *Liberty* pe 19 august 1933, precum şi pe toate celelalte cărţi despre baseball deja menţionate. Despre viaţa lui Jacob Ruppert s-a scris foarte puţin, dar există o schiţă biografică amănunţită în *The New Yorker* din 24 septembrie 1932.

Capitolul 17

Povestea vieţii şi afacerilor lui Henry Ford este prezentată în mod exhaustiv în cartea în două volume *Ford* a lui Allan Nevins şi Frank Ernest Hill şi mai succint în *Ford: The Men and the Machine* de Robert Lacey. *Henry Ford and the Jews* de Neil Baldwin oferă o perspectivă erudită asupra antisemitismului original al lui Henry Ford. O apreciere plină de afecţiune a farmecului şi particularităţor primelor Forduri se găseşte în *Henry's Wonderful Model T* de Floyd Clymer. O evaluare mai tehnică oferă Terry Smith în *Making the Modern: Industry, Art, and Design in America*. Pentru punctele de vedere ale unor oameni care l-au cunoscut bine pe Ford, vezi *Forty Years With Ford* de Charles E. Sorensen şi *Henry Ford: Both Sides of Him* de E.G. Pipp.

Capitolul 18

O lucrare indispensabilă despre aventurile prin care a trecut Ford Motor Company în Amazonia este *Fordlandia: The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City* de Greg Grandin. Pentru povestea cauciucului în general, sînt utile *Seeds of Wealth* de Henry Hobhouse şi *The Thief at the End of the World* de Joe Jackson. Pentru o descriere captivantă a explorărilor nechibzuite în junglă ale lui Percy Fawcett, vezi *The Lost City of Z* de David Grann şi *Man Hunting in the Jungle: The Search for Colonel Fawcett* de George M. Dyott.

Capitolul 19

Expansiunea şi contracţia pieţei imobiliare din Florida sînt analizate pe larg în *Some Kind of Paradise* de Mark Derr şi în două articole din *American Heritage*, „Bubble in the Sun" din august 1965 şi „The Man Who Invented Florida" din decembrie 1975. Detaliile despre Jack Dempsey şi meciurile lui sînt preluate mai ales din *A Flame of Pure Fire* de Roger Kahn şi dintr-o serie de articole publicate în *The New Yorker* sub titlul „That Was Pugilism", mai ales numerele din 19 noiembrie 1949 şi 4 noiembrie 1950. Alte detalii provin din „A Sporting Life", *The New Yorker*, 2 octombrie 1999, şi *American Heritage*, „Destruction of a Giant", aprilie 1977. Cea mai bună descriere a turneului lui Charles Lindbergh în America este „Seeing America with Lindbergh", *National Geographic*, ianuarie 1928. Detaliile despre Expoziţia Sescvicentenară de la Philadelphia sînt preluate din *Philadelphia: A 300-Year History*, editată de Russell F. Weigley.

Capitolul 20

S-au scris zeci de cărţi despre cazul lui Sacco şi Vanzetti. Pentru contextul general, sînt excelente *Tragedy in Dedham* şi *Sacco & Vanzetti: The Case Resolved* ale lui Francis Russell. Pentru a înţelege politica şi motivaţiile celor doi anarhişti, studiul din 1991 al lui Paul Avrich, *Sacco and Vanzetti: The Anarchist Background*, este fără egal. Pentru o înţelegere a stării naţiunii în anii de după Primul Război Mondial, vezi *Ethnic Americans* de Leonard Dinnerstein şi David M. Reimers şi *Red Scare: A Study in National Hysteria, 1919-1920* de Robert K. Murray

Capitolul 21

The Carving of Mount Rushmore de Rex Alan Smith nu spune doar povestea lui Gutzon Borglum şi a măreţului său monument, ci oferă şi foarte multe detalii interesante despre vara petrecută de Calvin Coolidge în Dakota de Sud. Despre această sculptură se vorbeşte şi în „Mt Rushmore”, publicat în *Smithsonian*, mai 2006, şi în „Carving the American Colossus”, *American Heritage*, iunie 1977. Felul cum a fost afectat preşedintele de moartea fiului său este analizat în „Psychological Pain and the Presidency”, martie 1998, şi în „The Presidency of Calvin Coolidge”, *Presidential Studies Quarterly*, septembrie 1999. Viaţa magnific de excentricilor fraţi Sweringen este analizată amănunţit în *Invisible Giants* de Herbert H. Harwood, Jr.

Capitolul 22

The New York Times a publicat circa 500 de articole despre zborurile pe distanţe lungi din vara anului 1927, iar datele din acest capitol sînt spicuite aproape exclusiv din acestea. Planurile lui Edward R. Armstrong de a construi un şir de platforme plutitoare de-a latul Oceanului Atlantic sînt analizate în „Airports across the Ocean”, publicat în *American Heritage Invention & Technology*, vara 2001. Plăcerile şi pericolele călătoriei pe ocean în acea perioadă sînt foarte amuzant trecute în revistă de John Maxtone-Graham în *The Only Way to Cross*. O lungă descriere a vizitei făcute de Charles Lindbergh în Springfield, Illinois, se poate găsi în numărul din octombrie 1927 al *Journal of the Illinois State Historical Society*.

Capitolul 23

O excelentă discuţie despre turnarea filmului *Aripi* se găseşte în cartea lui Robert Wohl *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*. Detaliile despre tinereţea agitată a Clarei Bow sînt preluate dintr-o carte cu un titlu foarte potrivit, *Clara Bow: Runnin’ Wild* de David Stenn. Alte detalii despre Bow în 1927 se găsesc în *Cinema Journal*, „Making «It» in Hollywood”, vara 2003. Există nenumărate cărţi despre filmul mut şi tranziţia la filmul sonor, dar mie mi-au fost foarte utile *American Silent Film* de William K. Everson, *The Speed of Sound: Hollywood and the Talkie Revolution, 1926-1930* de Scott Eyman, *The Genius of the System: Hollywood Filmmaking in the Studio Era* de Thomas Schatz şi *Movie-Made America: A Cultural History of American Movies*

de Robert Sklar. Modul de funcţionare a detectorului cu triodă al lui Lee De Forest a fost explicat pe larg în numărul din martie 1965 al revistei *Scientific American*.

Capitolul 24

Povestea carierei lui Robert G. Elliott se bazează în principal pe memoriile sale din 1940 (scrise împreună cu Albert R. Beatty), *Agent of Death: The Memoirs of an Executioner*. Pentru furia ziaristului Heywood Broun provocată de executarea lui Sacco şi Vanzetti, vezi *Heywood Broun: A Biographical Portrait* de Dale Kramer. Pentru Charles Ponzi, multe amănunte interesante, care nu se mai găsesc în altă parte, oferă o schiţă biografică publicată de *The New Yorker* pe 8 mai 1937. Detaliile despre revoltele din Europa sînt preluate mai ales din *The New York Times*, dar şi din numerele cotidianului londonez *The Times* din săptămîna aceea şi *Illustrated London News* din 3 septembrie 1927.

Capitolul 25

Ansonia şi alte rezidenţe hoteliere din acea perioadă sînt analizate în *Elegant New York* de John Tauranac şi *New York, New York: How the Apartment House Transformed the Life of the City (1869-1930)* de Elizabeth Hawes. Literatura despre călătoriile cu trenul în America în primele decenii ale secolului XX este uimitor de săracă. Două cărţi care surprind cîte ceva din romantismul şi plictiseala călătoriilor cu trenul sînt *Railroads and the American People*, scrisă de H. Roger Grant, şi *We Took the Train*, editată de Grant. Puţin s-a scris şi despre antrenorul echipei Yankees, Miller Huggins. Multe dintre informaţiile incluse în cartea de faţă au la bază o schiţă biografică publicată de *The New Yorker* în numărul din 2 octombrie 1927. Întoarcerea acasă a lui Charles Lindbergh este minuţios descrisă în „Lindbergh's Return to Minnesota", *Minnesota History*, iarna 1970.

Capitolul 26

Afecţiunea specială a Americii pentru eugenia negativă este deosebit de bine tratată în *War against the Weak: Eugenics and America's Campaign to Create a Master Race* de Edwin Black şi *Picture Imperfect: Photography and Eugenics 1870-1940* de Anne Maxwell. Interesantă, deşi axată pe

deceniul următor, este şi *Popular Eugenics: National Efficiency and American Mass Culture in the 1930s*, editată de Susan Currell şi Christina Cogdell. Istoria organizaţiei Ku Klux Klan este prezentată în *The Fiery Cross* de Wyn Craig Wade; alte detalii au fost preluate din „Hooded Populism”, *Reviews in American History*, decembrie 1994. *Not in My Neighborhood* de Antero Pietila este foarte bună în ceea ce priveşte acordurile restrictive. Alte aspecte legate de ura de rasă în America sînt abordate în *Hollywood and Anti-Semitism* de Steven Alan Carr şi *Hellfire Nation* de James A. Morone. Rezultatul nefericit al eugeniei în Germania este analizat în *Nazi Medicine and the Nuremberg Trials* de Paul Julian Weindling. Cazul Buck contra Bell este subiectul unui excelent capitol din *The Flamingo's Smile* al regretatului Stephen Jay Gould.

Capitolul 27

Două cărţi remarcabile despre inventarea televiziunii sînt *The Last Lone Inventor: A Tale of Genius, Deceit and the Birth of Television* de Evan I. Schwartz şi *Tube: The Invention of Television* de David E. Marshall şi Jon Fisher. Soarta nefericită a lui Philo T. Farnsworth este foarte bine descrisă în *The New Yorker*, „A Critic at Large”, 27 mai 2002. John Logie Baird este tratat cu bunăvoinţă în *John Logie Baird: A Life* de Antony Kamm şi Malcolm Baird. Alte detalii, legate în special de demonstraţiile publice ale televiziunii făcute în vara anului 1927, sînt preluate mai ales din *The New York Times*.

Capitolul 28

Două cărţi de Allen Churchill, *The Literary Decade* şi *The Theatrical 20s*, oferă o excelentă introducere în lumea cărţilor şi în cea a teatrului din anii ’20. Detalii valoroase şi multe informaţii despre viaţa la New York în această perioadă oferă şi *About Town: The* New Yorker *and the World It Made* de Ben Yagoda. *Show Boat* este foarte bine tratat în *Jerome Kern: His Life and Music* de Gerald M. Bordman şi *Enchanted Evenings: The Broadway Musical from* Show Boat *to Sondheim* de Geoffrey Block. Povestea vieţii celor mai populari doi scriitori americani este narată în *Tarzan Forever: The Life of Edgar Rice Burroughs, Creator of Tarzan* de John Taliaferro şi *Zone Grey: His Life, His Adventures, His Women* de Thomas H. Pauly. *Firebrand: The Life of Horace Liveright* de Tom Dardis este revelatoare atît în ceea ce îl priveşte pe editor, cît şi lumea literară în care a trăit.

Capitolul 29

După decenii de uitare, Kenesaw Mountain Landis a primit în sfîrşit recunoaşterea pe care o merita prin excelenta biografie publicată de David Pietrusza în 1998, *Judge and Jury: The Life and Times of Judge Kenesaw Mountain Landis*. Unele detalii tehnice suplimentare sînt preluate din *A Court That Shaped America: Chicago's Federal District Court from Abe Lincoln to Abbie Hoffman* de Richard Cahan. Pentru cel mai mare infractor al oraşului Chicago, vezi *Capone: The Life and World of Al Capone* de John Kobler, *Capone: The Man and the Era* de Laurence Bergreen şi *Get Capone* de Jonathan Eig. Viaţa lui Robert R. McCormick este subiectul cărţii *The Colonel* de Richard Norton Smith şi este abordată pe larg în *The Magnificent Medills* de Megan McKinney. Necioplitul primar Bill Thompson este disecat minuţios în „The Private Wars of Chicago's Big Bill Thompson", *Journal of Library History*, vara 1980. *The Bootleggers* de Kenneth Allsop, *Organized Crime in Chicago* de John Landesco şi *Chicago: A Biography* de Dominic A. Pacyga sînt istorii mai generale.

Capitolul 30

Descrierile ultimei luni a sezonului de baseball din 1927 sînt preluate din cărţile despre baseball deja menţionate. Importantă pentru acest capitol a fost şi splendida şi emoţionanta biografie scrisă de Henry W. Thomas, *Walter Johnson: Baseball's Big Train*.

Epilog

O trecere în revistă comprehensivă a vieţii în Germania nazistă, inclusiv a evenimentelor şocante numite *Kristallnacht*, se găseşte în *Hitlerland* de Andrew Nagorski. Comentariile lui Anne Morrow Lindbergh apar în *The Flower and the Nettle: Diaries and Letters of Anne Morrow Lindbergh, 1936-1939*. Ştirile despre idilele lui Charles Lindbergh din 1957 pînă cu puţin înainte de moartea sa au apărut aproape peste tot în 2003, după ce unul dintre copiii lui din Germania a făcut un test ADN care a dovedit că Lindbergh era tatăl lui.

Mulţumiri

Ca întotdeauna, sînt extrem de îndatorat unor oameni şi instituţii care au avut bunăvoinţa de a mă ajuta la pregătirea acestei cărţi. În special aş vrea să le mulţumesc lui Alex M. Spencer, Robert van der Linden şi Dominick Pisano de la Muzeul Naţional Smithsonian al Aerului şi Spaţiului din Washington, DC; extraordinarilor mei editori, Marianne Velmans, Gerry Howard şi Kristin Cochrane; agentei mele literare din Marea Britanie, Carol Heaton; stimatului meu prieten Larry Finlay; şi redactorelor mele extraordinar de inteligente şi de sîrguincioase, Nora Reicherd şi Deborah Adams, care m-au salvat de o mie de greşeli pe care le-am scăpat; desigur, toate greşelile rămase îmi aparţin.

De asemenea, sînt extrem de recunoscător personalului mereu amabil de la London Library; lui Jon Purcell şi colegilor săi de la biblioteca Universităţii Durham; lui Bart Schmidt şi colegilor lui de la Drake University Library din Des Moines; şi personalului de la bibliotecile din New York şi Boston, Lauinger din cadrul Georgetown University şi biblioteca de la National Geographic Society din Washington, DC.

Pentru sfaturi, încurajări, prezentări şi pentru că uneori mi-au dat şi să mănînc, le sînt recunoscător lui Keith şi Win Blackmore, lui Jonathan şi Rinei Fenby, lui Tim şi Elizabeth Burt, John şi Anne Galbraith, Chris Higgins şi Jenifer White, Anne Heywood, lui Larry şi Lucindei Scott, lui Patrick Janson-Smith, Patrick Gallagher, Brad Martin, Oliver Payne, John şi Jeri Flinn, Andrew şi Alison Orme, lui Daniel şi Ericăi Wiles, precum şi lui Jon, Donnei, lui Max şi Daisy Davidson.

Le mulţumesc în mod special copiilor mei Catherine şi Sam Bryson pentru ajutorul generos şi extrem de ieftin pe care mi l-au acordat la documentarea pentru această carte şi, mai ales şi mereu, iubitei, răbdătoarei, imperturbabilei şi atoateiertătoarei mele soţii, Cynthia.

Index[*]

A

B

C

D

E

F

G

H

I

Î

J

K

L

M

O

P

Q

R

S

Ş

T

U

V

W

Y

Z

* Numărul paginilor se referă la ediţia tipărită a cărţii şi la ediţia digitală în format PDF.

Table of Contents